

A SZEGEDI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETE

Szeged az 1900-as évek elején a béke és a nyugalom városa volt, lakói már csak tragikus emlékként gondoltak az 1879. évi árvíz pusztítására. Az újjáépítés jelentős nemzetközi segítséggel addigra régen megtörtént, sugárutakat, körutakat építettek, feltöltötték a belvárost, köröltéssel és a Tisza partján magas partfallal védekeztek a következő árvíz ellen. Új hivatalok¹, intézmények költöztek Szegedre, sok új lakóépületet, bérházat, több új iskolát építettek és közúti vashíd épült Szeged és Újszeged között. A hidat 1883. szeptember 16-án nyitották meg. A hídszerkezet terhelésének csökkentése érdekében a híd útfelületét fagerendákra helyezett faburkolattal készítették. Újszeged 1880. június 5-én egyesült Szegeddel, és ez a zöldterület a legkedveltebb városrész lett. A rózsaligetbe egy-egy szép tavaszi vasárnapon hét-nyolcezeren is átlátogattak. Legtöbben gyalog, de voltak, akik bérkocsival (konflissal) tették meg az utat. A hídőrök pléh-jegyet adtak az átkelőeknek, amit a híd túlsó végén le kellett adni.

Erőteljes fejlődésnek indult a mezőgazdaság és a mezőgazdasági ipar is, és ennek is köszönhető, hogy Szeged hamarosan Budapest után az ország második legnagyobb városa, valamint a Dél-Alföld oktatási, kereskedelmi és közlekedési központja lett.²

A város tanácsa 1853-ban foglalkozott először a helyi közlekedéssel. Az első négy bérkocsit a belváros és a szegedi vasútállomás közötti 1.7 km-es útvonalon 1854-től 1857-ig Molnár Antal nyergesmester közlekedtette. 1857. március 1-től már omnibuszok is közlekedtek ugyanezen az útvonalon, és hamarosan olyan népszerűek lettek, hogy a kocsik és a viszonylatok számát növelni kellett. Az évek múlásával ezekkel a közlekedési eszközökkel már egyre nehezebben lehetett a forgalmat lebonyolítani, és egyre több kritika érte őket. A Szegedi Híradó 1868. szeptember 24-én pl. arról számolt be, hogy *„a pesti éjjeli vonat megérkezésekor, ha volt is egypár bérkocsi, a később érkezők ezeknek már híre-hamvát se látták, őket azonban úgy beszorították abba az egypár omnibusznak nevezett tyúkketrecbe, mint a heringeket, és ezért a kellemes mulatságért még*

fizetni is kellett...” Az egyre növekvő forgalom miatt 1869 márciusában a közmunkaügyi és közlekedési minisztérium kiadta az előmunkálati engedélyt Szeged állomástól a belvároson át az Alföld-Fiumei Vasúttársaság (AFV) Szeged-Rókus állomásáig vezető lóvasúti vonalra.³ A lóvasút 12 lóval, tíz 24 személyes és két 12 személyes kocsival csak az árvíz után, 1884. július 1-én indult meg. Ekkor a kocsik óránként, 1889-ben pedig már 6 percenként követték egymást.

Eleinte a lóvasúti forgalom sem volt probléma mentes, mert vagy a suhancok ijesztgették a lovakat, vagy a kocsi siklott ki a kanyarban, vagy valamelyik kitérőben azért kellett hosszasan várakozni, mert a szembejövő kocsi főlovásza a távoli megállóban éppen valamelyik alkalmi ismerőse élménybeszámolóját hallgatta.

Az omnibuszok 1899-ig közlekedtek Szegeden, és ebben az évben kérte a belga érdekeltségű Szegedi Közúti Vaspálya Rt. a városi tanácstól a meglevő lóvasúti vonalak villamosítását. A város a két vasútállomás között kétvágányú pálya építését, és az építés időtartama alatt a lóvasúti forgalom fenntartását írta elő. Az első villamoskocsi 1908. október 1-jén indult meg Szegeden, majd ezt követte október 31-én a köztemetői, november 4-én a közvágóhídi és 1909. július 1-jén az újszegedi vonal megnyitása, és ezzel megszűnt a városban a lóvasúti közlekedés is. Ekkor a villamosított vonalak hossza 27 km. volt, és 25 motor- és 14 pótkocsival bonyolították le a forgalmat. A Szegedre vonattal érkező utasok ekkor már villamossal, vagy bérkocsival folytathatták útjukat a városba, de a környező települések viszonylatában még hosszú ideig csak a lovaskocsik álltak rendelkezésükre.

Az első kísérleti autóbuszjáratot Szeged és Kiskundorozsma között 1908-tól az Alföldi Bank tulajdonában levő 4 db. Léon Bollée gyártmányú, 8 ülőhelyes, hosszúléses, nyitott, de tetővel ellátott autóbusszal bonyolították le. Kiss Nándor az első jogosítvánnyal rendelkező szegedi gépkocsivezető szerint a sok üzemzavar miatt szüntették meg 1910-ben ezeket a járatokat (54. ábra).

Az első világháború Szeged életét is megváltoztatta, megszakította a városiasodás folyamatát és az üzemeket hadiüzemmé alakította át. Tovább fokozta a nehézséget Szeged francia és Újszeged szerb megszállása, ami megszakította az országgal a politikai és a gazdasá-

gi kapcsolatot. Megszűnt a közúti és a vasúti közlekedés, a postai és a távbeszélő összeköttetés. A háború után éledező Szeged számára különösen nagy veszteséget jelentett, hogy a legfontosabb élelmi-szer- és textilipari nyersanyagellátó térségtől, és a város termékeinek felvevőpiacától, Bácskától és Torontál megyétől a trianoni döntés megfosztotta. A város vezetői látva ennek tragikus következményeit, mindent elkövettek, hogy a környező és a tiszántúli településekkel minél hamarabb minél jobb közlekedési és egyben kereskedelmi kapcsolatot létesítsenek.⁴

A városban a villamosok és a bérkocsik mellett 1925 decemberében 5 kocsival megindult az autótaxi-közlekedés is.⁵ A taxik állomáshelye a Tisza Szálló előtt volt és hívásra éjjel-nappal házhoz mentek.

Ugyanebben az évben Fekete Vilmos redőnygyáros és László Andor mechanikus és autófuvarozó azt kérte a kereskedelemügyi minisztertől, hogy az általuk tervezett Szeged-Dorozsma és dorozsmai sziksósfürdő viszonylatú autóbuszjárat végleges iparengedélyét részükre szíveskedjen kiadni. A kérelmet (55. ábra) a város tanácsa is támogatta és a járatokat közérdekből szükségesnek tartotta. 1926 márciusában már Kübekházára, Szőregre, Makóra, Sándorfalvára és

Kiskunfélegyházára is közlekedtek autóbuszok, és négy vállalkozó pályázott a szeged-szőreg-deszki viszonylat beindítására. Időközben a város is felismerte a vállalkozás jövedelmezőségét, ezért saját kezelésbe akarta vonni az autóbusz-közlekedést, de hasonló elképzelése volt a Szegedi Közúti Vaspálya Rt-nek is. A vállalkozók ettől függetlenül abban bíztak, hogy ők kapják meg a kereskedelemügyi minisztertől a néhány hónapja közlekedő járatok végleges iparengedélyét, ezért újabb autóbuszok beszerzéséről gondoskodtak, és azt tervezték, hogy a járatok sűrítésével próbálják a lakosságot az új közlekedési eszközhez hozzászoktatni. A miniszter azonban a várakozástól eltérően a kiskundorozsmai, tápéi és sándorfalvi autóbuszjáratok iparengedélyét Szeged szabad királyi város részére adta ki. Az engedély-okiratban előírták a napi fordulók számát, meghatározták a menetdíjat, a gyermekek kedvezményét, a poggyász viteldíjat, valamint azt, hogy a város az autóbuszüzem tiszta bevételének 3 %-át a Csongrád megyei útalapba fizesse be, és csak hazai gyártmányú autóbuszokat vásárolhatnak.

A városi üzemek központi igazgatósága ekkor úgy döntött, hogy nem hoz létre önálló autóbuszüzemet, hanem azt a közúti járművekkel már rendelkező köztisztasági üzemre bízta. A köztisztasági telep melletti területen ekkor tervbe vették egy emeletes garázs építését, amiben 16 autóbusz, műhely és raktár kapott volna helyet. A központi igazgatóság a városi autóbuszüzemet 1926. augusztus 1-jén úgy tervezte megnyitni, hogy kártalanításként megvásárolja a magánvállalkozók autóbuszait és átveszi a már megrendelteket is. Az üzemigazgatóság meghatározta az üzemprogramot, amely szerint 11 kocsival kezdik meg az autóbuszüzemet, és Dorozsma központjába, a dorozsmai fürdőhöz, Alsóközpontra (ma Mórahalom), Tápéra, Somogyi-telepre, Sándorfalvára, Újszegedre, Deszkre és Szentivánra indítanak autóbuszjáratot. Az üzemigazgatóság a Széchenyi térre koncentrált az összes járat kiinduló állomását. Legnagyobb gondot a menetrend összeállítása jelentette, ezért összehívták az autóbusz-forgalomban érdekelt községek képviselőit. Az egybeültek több kéréssel is előálltak. A tápéiak például kevesellték a két pár járatot és hármat kértek, a dorozsmaiak pedig fedett várócsarnokot és külön diák autóbuszt szerettek volna.

A városi üzemek igazgatósága Kübekházára nem tervezett járatot, mert az Csanád–Arad–Torontál vármegyéhez tartozott, és a kübekházi autóbuszt sem engedték be a városba, hanem, az újszegedi hídfőnél jelölték ki a végállomását. Az átszervezést a lakosság is figyelemmel kísérte. Egy régi újságolvasó véleménye szerint⁶ már éppen ideje, hogy az autóbuszüzem hatósági kezelésbe kerüljön. Véleménye szerint „*talán sehol a világon nincs olyan vállalat, mely közüzemi járműhasználatra kapott engedélyt anélkül, hogy bizonyos szabályokat betartana. Akkor indulnak és akkor járnak egyes autóbuszok, amikor a vállalatnak jól esik. Sem rendes közlekedési idő, sem jó kocsik, még kevésbé járható utak, amiről már nem is a vállalkozó tehet. Naponta történnek defektusok, amikor egyszerűen elmarad a járat, és az utas, aki számít a pontos időben való közlekedésre, várhat, amíg bele nem un. Hisszük, hogy mindennek vége, amint a város veszi kezébe az üzemet. Nálunk, ahol a villamosjáratok csak egy-két vonalra szorítkoznak, igazán szükség van az autóbuszra, amelynek lesz is közönsége, ha jó kocsik, rendes utak lesznek és fegyelmezett személyzetről gondoskodik a város...*” A magánvállalko-

zók július utolsó napján átadták a városnak autóbusszaikat, és ezzel működésük is megszűnt. Másnap, 1926. augusztus 1-jén, vasárnap reggel 5 órakor nyolc (7+1 tartalék) autóbusszal megkezdte üzemét Szeged szab. kir. város társaskocsi vállalata. Az autóbuszüzem Szeged–Újszeged, Szeged–Sándorfalva, Szeged–Tápé, Szeged–Dorozsma, Szeged–Alsótanya, Szeged–Deszk–Ferencszállás között, és mivel a város eredeti határozatát felülvizsgálta, a szeged-szőregi járatot Kübekházáig közlekedtette. A kocsiállások a Széchenyi téren, a városi bérházzal szemben voltak. A korabeli sajtó szerint „reggel 5 órakor a Széchenyi térről a különböző útvonalak irányába hét autóbusz futott szét, mindegyik legalább 2-3 utassal. A legelső járat Kübekházára indult és már 6 órakor visszaérkezett. Az utasok száma a későbbi járatokon már emelkedett, legtöbb a dorozsmai és a szik-sósfürdői járaton volt, ahova három autóbust állítottak be, és azok állandóan zsúfoltak voltak. Az első napon bebizonyosodott, hogy a tervezett 11 autóbusz kevés lesz, így azok számát rövidesen 16-ra emelik...” A Széchenyi téren már az első napokban éreztette kedvezőtlen hatását a jövő-menő autóbuszok zaja, a nagyszámú várakozó és érkező utasok tömege, akik hely hiányában a járdán közlekedőket is akadályozták, de az állandó zaj a hivatali munkát is zavarta. Ezért a tanács elállt attól a tervétől, hogy itt épít egy központi autóbuszállomást, és inkább a közeli Zsótér-ház Pallavicini (ma Kiss Ernő) utcai részén béreltek egy üzlethelyiséget, és 1926. október 1-től a megállóhelyeket is ide helyezték át. A Szegedi Közúti Vaspálya Rt. az autóbuszüzem megnyitása után azt kérte hogy a város minden dorozsmai utas után fizessen 1200 korona kártérítést. Ezt a villamosvasút kárpótlásul kérte, mert az autóbuszjáratok a Kossuth Lajos sugárúton a rókusi vasútállomásig azonos útvonalon haladnak a villamossal, és az utasok egy része az autóbust vette igénybe. Javasolták, hogy adjanak ki kombinált jegyet, és a dorozsmai autóbuszok végállomása a rókusi vasútállomásnál legyen. A tanács mindkét kérelmet elutasította, mire a Közúti Vaspálya Rt. a dorozsmai autóbuszjárat beszüntetését kérte a kereskedelemügyi minisztertől, aki a kérést nem teljesítette. A bérkocsisokra is rossz világ járt ebben az időben. A legnagyobb konkurenciát az egymással is versenyző villamos és taxiközlekedés, valamint a nem hivatásos bérautósok mellett az autóbusz-közlekedés jelentette. Az autóbusz-forgalom meg-

nyitása előtt még jóval százon felül volt a bérkocsik száma Szegeden, de augusztus végén már csak 44 egyfogatú és 11 kétfogatú bérkocsi állt üresen a standon. Csak az orvosok és a végrehajtók közlekedtek már bérkocsival, az utas olyan ritka volt, mint a fehér holló. A kocsisok ültek fenn a bakon, pipáztak, és nézték a száguldó autókat. Az autóbusz-közlekedés kezdeti nehézségeiről a sajtó rendszeresen beszámolt. Hírül adta pl. azt is, hogy néhány napja reggelenként azért nem jön a sándorfalvi autóbusz Szegedre, mert a katonaság lögyakorlatot tart a város alatt. A gyakorlat csak hetipiacos napokon, szerdán és szombaton szünetel. Azt is megemlíti a lap, hogy a nagyon forgalmas út kövezete rossz, az utat keresztező vásárhelyi vasútvonalnál pedig megszüntették az őrházat, a sorompó mindig nyitva van, ami balesetveszélyes. Arról is olvashatunk, hogy egy nyitott autóbusz utasokat szállított a pusztaszeri emlékünnepeyre és a rókusi vasútállomás mellett az átjáró túlsó oldalán az árokba borult. Az autóbusz maga alá temette mind a 15 utasát, de szerencsére csak néhányan szenvedtek könnyebb sérülést. A baleset oka az volt, hogy a sofőr a hatalmas porfelhőben eltévesztette az útirányt. Ugyanebben az időben szinte lehetetlen volt a közlekedés az újszegedi hídfő és a szőregi töltés közötti útszakaszon.

1927. július 1-jén már arról írt a Délmagyarország, hogy *„a nagy automobilon oly sebességgel haladnak a város területén, hogy alig múlik el nap kisebb karambol nélkül. A napokban az egyik autókolluszus a tejcsarnok egyik lovát ütötte el. Ajánlatos lenne, ha az illetékes hatóságok megtalálnák a nekivadult gépkocsik megrendszabályozásának módját addig, amíg komolyabb katasztrófa nem történik...”*

A sorozatos közúti balesetek miatt a közgyűlés már korábban, 1926. június 26-án tárgyalta a 17032/1926. tan. sz. tanácsi előterjesztést *„a gépkocsiforgalom megrendszabályozása ügyében”*. A közgyűlés kimondta, hogy utasítja a városi tanácsot: *„keresse meg a m. kir. államrendőrség szegedi kapitányságának vezetőjét az irányban, hogy a fennálló törvények és kormányrendeleteknek megfelelően az autóforgalmat minél hathatósabban ellenőrizze, továbbá felterjesztést intéz a m. kir. Belügyminiszter úrhoz, hogy a m. kir. államrendőrség szegedi kapitányságát az autóforgalom hatékonyabb ellenőrzése céljából technikai eszközökkel kellően felszerelni szíveskedjék...”*

Mivel a szegedi autóbuszüzem tevékenységét is sok kritika érte, a belügyminiszter kénytelen volt az autóbuszok közlekedését is újra szabályozni és elrendelte egy új autóbusz szabályrendelet összeállítását, amivel Pálffy József dr. th. Tanácsnokot bízta meg. Július végére elkészült az új autóbusz szabályrendelet-tervezet, amit a tanács jóváhagyás után a közgyűlés elé terjesztett és az 1927. október 1-jén jóváhagyta.⁷

A szabályrendeletben előírták, hogy minden autóbuszt mentőszekrénnel és az elsősegélynyújtáshoz szükséges anyagokkal és eszközökkel kell felszerelni és azok a város belterületén 25 km/óra, az országutakon 35 km/óra sebességgel közlekedhetnek. Meghatározták azokat a helyeket és alkalmakat is, amikor az autóbusz sebessége a város belterületén nem haladhatja meg a lépésben közlekedő kétfogatú kocs sebességét. A büntetés felső határát 40 pengőben határozták meg. 1927 februárjában hat új autóbuszjáratot tervezett a város: Szeged–Kiszombor–Ferencszállás(–Makó), Szeged–Szentmihálytelek–Röszke, Kiskundorozsma–Forráskút, Szeged–Kiskunhalas (a bajai úton át), Szeged–Szatymaz, Szegeden a Nagykörúton a Római körúttól a Bécsi körútig 10 perces követési idővel.

Helyközi viszonylatban Szeged és Kiskunmajsa között 1927. február 1-től magánszemély indított autóbuszjáratot, amelyek Szegedről 5.15-kor, 13.30-kor és 18.30-kor, Kiskunmajsáról 5.15-kor, 13.45-kor és 18.30-kor indultak.

A ferencszállási járat ellen a Szeged-Csanádi Vasút Rt. (SzCsV) képviselője azért tiltakozott, mert a személyvonatok olyan sűrűn közlekednek, hogy nincs szükség autóbuszra.⁸ A tiszántúli járatok közlekedtetése kifejezetten az érdekelt községek kívánsága volt, ezért a miniszter úgy határozott, hogy a SzCsV részére adja meg a Szeged–Szőreg–Deszk–Klárafalva–Ferencszállás között közlekedő autóbuszjáratok engedélyét, ha a vasút azt október 1-ig saját költségén beindítja. Tekintettel arra, hogy ez a kitűzött határidőig nem történt meg, a miniszter 1927. szeptember 28-án kiadott 102871/1927. XIII. sz. rendeletével az ideiglenes engedélyt Szeged szabad királyi város társaskocsi vállalatának adta ki. A röszkei járat beindítását a szentmihálytelek-röszkei út felújításától tették függővé. A szeged-algyői járatot azért nem engedélyezte a miniszter, mert konkurenciát okozott a MÁV-nak.

A szatymazi és a felsőközponti járatot június 1-én akarta az autóbuszüzem igazgatósága megindítani, de az pár nap késéssel történt meg, mert a megrendelt 3 db 22 személyes Rába-kocsiból csak kettő érkezett meg a tervezett időpontig. A szatymaziak kérése teljesült, amikor megindult az autóbuszközlekedés, de örömük nem sokáig tartott, mert július 12-én a kereskedelmi miniszter elrendelte a járatok beszüntetését. A miniszternél ebben az esetben is azért fellebbezett a Szegedi Közúti Vaspálya Rt., mert az autóbuszok a városházától a rókusai vasútállomásig a villamossal azonos útvonalon haladnak. Javasolták, hogy a szatymazi járat végállomása a rókusai vasútállomásnál legyen. A minisztérium képviselői szeptember elején helyszíni szemlét tartottak, és mivel a villamosvasút képviselője a bejelentést visszavonta, a minisztérium az ideiglenes engedélyt az autóbuszüzem részére újból kiadta. Az autóbuszjáratok 1927. szeptember 17-től az alábbi menetrend szerint közlekedtek:

<i>Felsőközpontra indul:</i>		<i>Szegedre indul:</i>	
<i>Szegedről</i>	<i>Szatymazról</i>	<i>Felsőközpontról</i>	<i>Szatymazról</i>
6.30	7.00	7.30	8.00
12.00	12.30	13.00	13.30
15.00	15.30	18.00	19.30
18.45	Csak Szatymazig.	Csak Szatymaztól.	19.30

Sok probléma volt az újszegedi autóbuszjáratokkal is, ami ellen szintén a Közúti Vaspálya Rt. tiltakozott. Tagadhatatlan, hogy Újszeged lakossága is a villamosközlekedés újraindításához ragaszkodott, de a közúti híd felülvizsgálata során azt állapították meg, hogy a híd el van rozsdásodva, a gerendák el vannak korhadva, ezért a villamosvasút átvezetése a hídon műszaki szempontból nem ajánlott. A Közúti Vaspálya Rt. ekkor azzal a feltétellel mondott le az újszegedi vonalról, ha ennek megfelelő hosszúságú vonalat építhet.⁹ A közgyűlés 1928 márciusában mondott le véglegesen az újszegedi villamosról azzal a megjegyzéssel, hogy a rossz utak miatt az autóbusz megközelítően sem fogja az igényeket kielégíteni. A miniszter ugyanebben a hónapban jóváhagyólag tudomásul vette az újszegedi autóbuszjárat megindítását.

Az autóbuszüzem a nehézségek ellenére is a város legjövedelmezőbb vállalkozása volt. 1927 júliusában pl. 48 ezren utaztak autó-

busszal, ami 29 792 pengő bevételt eredményezett. A napi átlagos utasszám 1600 körül volt. A legforgalmasabb a kiskundorozsmai vonal volt, a községből 12 448-an utaztak Szegedre. Ennek ellenére 1928 februárjában, amikor megkezdődött a mezőgazdasági munka, és a környező községek lakói is kevesebbet utaztak, az autóbuszüzem csökkentette az autóbuszok és a járatok számát. Tizenegy autóbusz helyett csak kilencet közlekedtettek és az ideiglenes személyzet létszámát 6 fővel csökkentették.

A kiskundorozsmai vonal a legnagyobb utasforgalmán kívül egy különleges baleset miatt is említésre méltó. A Délmagyarországban 1929. november 24-én jelent meg, hogy *„szombaton reggel éppen le volt eresztve a dorozsmai sorompó, amikor a hetipiacra igyekvő kocsik mögött megállt a városi autóbusz... Amikor szabaddá lett az út, megindultak a kocsik és az autóbusz előre igyekezett... A nagy kocsi-torlódásban az egyik jól megrakott szénásszekér hátsó végével jobban kikanyarodott az útra, mint a többiek. Ebben a pillanatban haladt el mellettük az autóbusz, amelynek hátsó kilincse beleakadt a szénát lekötő hátsó kötélbe... Az autóbusz elrántotta a kocsit, amely a következő pillanatban felborult. A kocsin ülő Tari Sándor olyan szerencsétlenül esett a fejére, hogy a mentőautóban meghalt. A vizsgálat megállapította, hogy a szerencsétlenségért senkit nem terhel felelősség...”* De ez a tragikus baleset tanulságul szolgálhatott a tervezőknek és a gyáraknak is a kilincs süllyesztett elhelyezésére.

A helyközi autóbusz-közlekedés országos szintű térhódítása már egyre érzékenyebben érintette a magyar államvasutakat. A verseny fokozódásával a kormány 1927-ben elhatározta, hogy államosítja a községek közötti autóbusz-forgalmat. Először a postának akarták az üzemeltetés jogát átadni, de később azért került a MÁV előtérbe, mert a gazdaságtalanul üzemelő mellékvonalak forgalmát is közúton tervezték lebonyolítani.

A verseny ellensúlyozására a hazai vasutak 1927-ben létrehozták a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt-t, ami 32 autóbusszal és 27 teherautóval kezdte meg működését.

1927. április 21-én a helyi sajtóban is megjelent, hogy *„a napokban egy rendelkezés látott napvilágot, amely szerint a kormány az ország területén levő autóbuszüzemeket államosítaná és az államvasút venné át... Ez a rendelkezés súlyosan fogja érinteni Szeged váro-*

sát, amelynek virágzó autóbuszüzeme van. A város kezelésében levő autóbuszok a szomszédos községeket valósággal Szegedhez kapcsolják és növelik annak kereskedelmi forgalmát. Nem valószínű, hogy ezeket az autóbuszjáratokat az állam is fenntartaná...”

1928 januárjában a vasút információt kért a várostól, hogy van-e kifogása az ellen, ha a város és a környező községek között kizárólag árufuvarozási céllal járatot indítana? A tanács ez ellen jóhiszeműen nem tiltakozott. Hamarosan azonban olyan leirat érkezett a kereskedelmi minisztertől, amiben már az szerepelt, hogy a MAVART a szeged–klárafalva–kiszombor–makói útvonalon „*rendes járat* időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzőtt személyszállító ipar, azonkívül pedig gépkocsival történő iparszerű árufuvarozás gyakorlására vonatkozó iparengedély kiadását kérte”. A város közgyűlése az árufuvarozás ellen nem tiltakozott, de pontokba szedték azokat a feltételeket, amelyek betartása mellett javasolják. A személyszállítás gyakorlására jogosító engedély kiadása ellen azonban tiltakoztak, mivel a szeged-ferencszállási útvonalon a miniszter ideiglenes engedélye alapján a város tartott fenn autóbuszjáratot. A város tanácsa hiába tiltakozott, a miniszter a MAVART-nak kiadta az engedélyt, és további intézkedésig visszavonta a várostól a szeged–szőregi autóbuszengedélyt, nem adta ki a városnak a már többször kért algyői vonalra sem az engedélyt, és a szeged-halasi vonal engedélyét is a MAVART kapta meg.

Az utóbbival kapcsolatban a város azt kérte, hogy „*ezen a járaton a Szeged–Kistemplom útszakaszon, tehát a város törvényhatóságának területén a MÁV autóbuszai szakaszjegyet ne adhassanak ki*” (56–57. ábra).

A városi üzemek igazgatósága is felülvizsgálta saját közlekedési vállalatainak tevékenységét, és elhatározta, hogy 1932. március 1-től a kisvasút vonalán a rövidebb távolságú menetjegyek árát átmeneti jelleggel 20%-kal csökkentik és ezzel egyidőben véglegesen megszüntetik a szeged-alsótanyai autóbuszjáratot. Erre azért került sor, mert az autóbuszok elvonták a kisvasúti forgalom egy részét, és semmi értelmét nem látták annak, hogy a város mesterséges konkurenciát csináljon egyik üzemével a másiknak.

Szeged város hatósága 1933 februárjában engedélyt kért a kereskedelmi minisztertől a szeged-bajai autóbuszjárat megindítására.

Dr. Pálffy József polgármester-helyettes Budapestre utazott ebben az ügyben és dr. Hiesz Károllyal, a MAVART vezérigazgatójával együtt a kereskedelmi minisztériumban is tárgyalt. Dr. Hiesz Károly kijelentette, hogy ha a műút építés alatt álló része is elkészül, a MAVART azonnal beindítja és fenntartja a szeged-bajai autóbuszjáratot. A város elfogadta az ajánlatot és a MAVART 1933. június 12-én megindította autóbuszjáratát Szeged és Baja között. Az autóbusz 5.40-kor indult Bajáról és 9.05-kor érkezett Szegedre, a Rudolf-téren levő végállomásra, innen 15.00-kor indult vissza és 18.25-kor érkezett Bajára. A járatnak nyolc megállóhelye volt az Alsótanyán. Időközben a Szeged–Kiskunmajsa–Kiskunhalas viszonylatban tervezett MAVART autóbuszjárat is beindult. A járat június 1-étől Kiskunhalasról 7.48-kor indult és 9.55-kor érkezett Szegedre, innen 13.45-kor indult vissza és 15.57-kor érkezett Kiskunhalasra.

1933 szeptemberében az államvasutak igazgatósága elhatározta, hogy Budapest és Szeged között a harmadik gyorsvonat-pár helyett, ami kedden, csütörtökön és szombaton minimális utasforgalmat bonyolított le, a téli hónapokban autóbuszjáratot indít. Az első gyorsautóbusz, a MAVART 24 személyes Mercedes kocsija 1933. október 10-én, kedden 6.30-kor indult Budapestről, az Oktogon térről, 10.45-kor érkezett Szegedre, a Tisza Szálló elé, és innen 18.00-kor indult vissza Budapestre. Az utazóközönség annyira megkedvelte a MAVART autóbuszjáratát, hogy 1934 áprilisában dr. Pálffy József szegedi polgármester-helyettes levélben kérte a MÁV és a MAVART igazgatóságát, hogy a nyári hónapokban a bécsi csatlakozás figyelembevételével naponta közlekedtesse az autóbuszjáratot. A MAVART teljesítette a kérést, és 1934. május 15-től a kért menetrend szerint naponta közlekedtette járatát.

A MAVART minden igyekezete ellenére sem tudta azt az eredményt elérni, amit az államvasutak elvárt tőle, ezért támogatták annak az elképzelésnek a megvalósítását, hogy az állami gépjárműállalatokat egy közös szervezetbe összevonják. Ezzel az átszervezéssel, a MAVART és a posta autóbuszüzemének összevonásával jött létre 1935. január 1-től a MÁV Közúti Gépkocsi-üzeme (MÁVAUT), és országosan 104 autóbusszal kezdte meg működését. 1936 márciusában Szegeden tartott országos menetrendi értekezleten elhatározták, hogy olyan viszonylatokban, ahol a jelenlegi körülmények között

nem lehet a vasúti közlekedést megjavítani, autóbusz-közlekedést rendszeresítenek. Ilyen volt pl. a Szeged-Csongrád közötti autóbuszjárat is. Az 1937. szeptember 8-ig érvényes MÁVAUT menetrend szerint Csongrádról 7.10-kor indult az autóbuszjárat és Szentesen, Hódmezővásárhelyen át 8.55-kor érkezett Szegedre, a Széchenyi térre. Innen 18.20-kor indult vissza és 20.00-kor érkezett Csongrádra. Az 1938. évi nyári menetrend szerint Szegedről munkanapokon 14.00-kor, ünnepnapokon 21.00-kor indult a járat. A Széchenyi térről Bajára 7.10-kor Mélykúton át, 15.25-kor Kelebián át indult járat, ezek 10.05-kor illetve 18.52-kor érkeztek Bajára. Visszafele 5.00-kor Kelebián át. és 16.35-kor Mélykúton át indult járat, ezek 8.06-kor, illetve 19.30-kor érkeztek Szegedre.

1938. május 15-től megindult a Szeged–Mélykút–Baja–Mohács–Pécs közötti járat, ami 16.20-kor indult Szegedről és 21.35-kor érkezett Pécsre, innen 5.30-kor indult és 10.40-kor érkezett Szegedre, szintén a Széchenyi térre. Ezzel szemben a nyári menetrendben megszüntették Szeged és Budapest között a MÁV Árpád sínautóbuszjáratát és a MÁVAUT autóbuszjáratát és leállították a szeged–csongrádi autóbuszjáratot is. Az utazóközönség részéről sok panasz hangzott el az új menetrend ellen, a csongrádiak az autóbuszjárat azonnali visszaállítását kérték. A kereskedelemügyi miniszter az utóbbi kérést azért nem tudta teljesíteni, mert a Felvidék visszacsatolásával meg kellett szervezni az ottani autóbusz-forgalmat, és a MÁVAUT-nak nem áll rendelkezésére a szükséges kocsimennyiség. A MÁVAUT megígérte, hogy amint elkészülnek az új autóbuszok, a szeged–csongrádi járatot is megindítják.

Az 1939/40. évi téli menetrend szerint Budapest–Szeged, Kalocsa–Kiskunhalas–Szeged, Szeged–Mélykút–Baja–Pécs, Szeged–Kiskunmajsa–Kiskunhalas és Szeged–Csongrád között összesen naponta 7 pár MÁVAUT autóbuszjárat közlekedett (58–59. ábra). A helyi járatok a 60–62. ábrán láthatók.

A következő évek főbb, elsősorban közlekedési eseményei az alábbiak voltak:

- A szegedi gyárakban 1939-ben vezették be a hadigazdálkodást. A hadiüzemeket 1944. október 9-ig a katonai parancsnokság irányította.

- 1940 januárjában a MÁVAUT a nagy havazás miatt leállította a

budapest-szegedi, szeged-bajai és szeged-csongrádi járatát.

– Pick Jenő szalámiggyáros beadványban kérte a kereskedelmi és iparkamarát, hogy ha a MÁV szénhiányra való hivatkozással korlátozza a személyszállító vonatok forgalmát, a MÁVAUT a budapest–kiskunfélegyházi járatát Szegedig közlekedtesse.

– Február végén, hosszú szünet után, végre megindult a csongrád–szegedi autóbuszjárat, de a hirtelen jött hófúvás miatt már nem tudott Szegedről visszaindulni.

– Júliusban elkezdődött, majd szeptemberben tovább folytatódott a MÁVAUT járatok forgalmának korlátozása, ami elsősorban olyan viszonylatokban történt, ahol vonattal is lehetett utazni. A hivatalos értesítés szerint a MÁVAUT gépkocsiparkjának legnagyobb részét Erdélybe telepítették, ahol az új határ által elvágott vasútvonalak hiányát pótolják. Egyelőre szó se lehetett a már többször kért Szeged–Csongrád–Budapest viszonylatú járat üzembe helyezéséről.

– 1940. december végén már a szénhiány mellett a téli hideg időjárás is hozzájárult a vonatforgalom korlátozásához. Javasolták, hogy utazás előtt mindenki érdeklődjön, eljut-e a célállomáshoz?

– 1941 januárjában Szeged–Kiskunhalas–Kalocsa, Szeged–Baja és Szeged–Hódmezővásárhely között 2-2 pár MÁVAUT autóbuszjárat közlekedett. Utóbbi járatokat április 4-től úgy módosították, hogy 2 pár járat Szeged–Hódmezővásárhely között és egy pár járat Szeged–Hódmezővásárhely–Szentés–Csongrád között közlekedett, de a csongrádi járatot pár hónap után takarékosági okból leállították.

– Az 1941. évi népszámlálás szerint Szeged lakossága 136 752 fő volt.

– 1942 januárjában a hóvihár megbénította a vasúti és az autóbusz-közlekedést. A tanyai kisvasút vágányain néhol 3 méteres hóhegyek képződtek, márciusban pedig hatalmas belvíz volt. A budapesti vonatok 3-4 órás késéssel közlekedtek.

– 1943 márciusában a városi autóbuszüzem az üzemanyaggal és a gumival való takarékosagra hivatkozva meg akarta szüntetni a szeged–szatymaz–felsőközpont–kisteleki autóbuszjáratát, de tekintettel a lakosság felháborodására és arra, hogy a MÁV is beszüntette a hajnali személyvonatot, az autóbuszjáratokat hetipiacos napokon, szerdán és szombaton továbbra is közlekedtetette.

– Szeged lakossága 72 légiriadót élt át, 1944. június 2-től szep-

tember 3-ig hat hadászati bombatámadás érte a várost, ami több mint 125 millió pengő kárt okozott.¹⁰

– 1944. április 12-én bevezették Szegeden a kisegítő munkaszolgálatot, június 4-én pedig mozgósították az 1909 és 1914 között született korosztályokat is.

– 1944. szeptember 10-én lépett érvénybe Szegeden a hadművelési területekre érvényes rendkívüli állapot, de ekkor még a közlekedést nem korlátozták.

– A városi autóbuszüzem szeptember 18-tól megszüntette a kübekházi járatot, és a még közlekedő járatok menetrendjét is módosította.

Az eddig érvényes menetrend (indulási idő)			Viszonylat	A módosított menetrend (indulási idő)		
9.00	12.00	16.00	Szeged–Kiskundorozsma	9.00	12.00	17.30
9.30	12.45	16.30	Kiskundorozsma–Szeged	9.30	12.45	18.00
6.30	14.25		Szeged–Árpádközpont	A menetrend nem változott.		
7.30	15.30		Árpádközpont–Szeged			
8.00	20.05		Szeged–Szatymaz–Felsőközpont	6.00	15.00	
12.00	21.00		Felsőközpont–Szatymaz–Szeged	7.00	16.00	
6.30	14.25		Szeged–Sándorfalva	8.15	13.20	
7.00	15.00		Sándorfalva–Szeged	8.45	14.00	

– Szeptember 28-án elrendelték a városban a teljes és általános mozgósítást, és szeptember 30-tól az egész lakosságot a védelmi vonal megerősítésére, a Kamara-töltésnél tankcsapda és lövészárkok ásására irányították.

– 1944. szeptember 29-én megkezdődött Szegeden a hadiüzemek kiürítési tervének előkészítése.

– 1944. október 9-én bevezették a városban a katonai közigazgatást és még aznap befejezték a város kiürítését. Erre nagy erőket mozgósítottak, de nem tudták maradéktalanul megvalósítani. Az utolsó vonat ezen a napon 17.00-kor indult Szeged állomásról. Amit eddig nem tudtak elvinni, azt a visszavonuló német csapatok vagy elhurcolták, vagy használhatatlanná tették, mint ahogy a hidakat is

felrobbantották. Még szerencse, hogy a szeged–rókusi vasútállomáson vonatként összeállított villamos- és pótkocsikat nem volt idejük elvinni, és nem is tették tönkre.

– A szovjet csapatok 1944. október 11-én foglalták el Szeget, ezt követően hamarosan újraindult az élet a városban és környékén.

A helyi lap, a Délmagyarország, amit április 16-án betiltottak s csak november 19-én jelent meg újra, a meginduló életről többek között ezt írta: *„A város él, mozog, létezik. Az utcákon a régi sárga villamoskocsik futnak; villany-, víz-, gázszolgáltatásban nincs fennakadás; az üzleteket minden reggel kinyitják; helybeli postaforgalom is van, amely a telefonforgalom hiányát igyekszik pótolni s általában a város képe megnyugtató...”* A cikkből azonban az is kiderül, hogy a Gázgyár szénkészlete csak december 15-ig elég, és a szénellátást feltétlen meg kell oldani. A város újjáépítésének problémáit Dr Valentiny Ágoston polgármester így foglalta össze: *„A várost elhagyó németek és cinkosaik is hozzájárultak ahhoz, hogy megbénítsák az itt maradó lakosság életét... Lerombolták a közúti és a vasúti hidat, elhurcolták a gépjárműveket és a lófogatú kocsik nagy részét, s az élelmiszerkészletet is jó részben. Teljesen ellátatlan állapotban hagyták a várost. A város és az országközi forgalom jelentős lépéssel haladt előre a vasúti híd és a közúti híd fahíddal történt pótlásával, amelyhez a város és a közeli falvak népe is hozzásegített munkájával. Remélhető a vasúti forgalom mielőbbi rendbe hozása és a polgári személyforgalom valamint a nagyon kívánatos teherforgalom megindítása...”* A villamosközlekedésről az olvasható, hogy *„ma már csaknem valamennyi vonalon közlekedik. Már az is megnyugtató volt a város lakosságára nézve, amikor először a Takaréktár utca és a rókusi vasútállomás között megindult a forgalom. Ma már szabályszerűen közlekedik a két pályaudvar között; ezenkívül a Széchenyi tértől a Fodor-telepig és az Annavíz-forrástól Somogyi-telepig jár a villamos... A Vágóhíd felé egyelőre nem állítják be a villamosokat, úgyszintén a Belvárosi temető felé sem. Valószínű azonban, hogy egy későbbi időpontban erre is sor kerül...”*

A kisvasútról többek között az olvasható, hogy *„a Rudolf-téren reggelenként és kora délután feltűnik a tanyai kisvasút jól ismert szelvénye, amely még azokban az időkben is szorgalmasan járt a ta-*

nyák között, amikor a hóviharak minden más közlekedést lehetetlenné tettek... A kisvasút már hetek óta bekapcsolja ismét a tanyavilágot Szeged vérkeringésébe, a közellátást szinte egyedül biztosítja...”

A várost érintő vasútvonalakon a közforgalmú vonatközlekedés nehézségei és a forgalom korlátozása mellett jelentős hadiforgalom bonyolódott le. Átmenetileg ismét megindult a közforgalmú vonatközlekedés Nagyvárad–Szeged–Szabadka–Baja és a Délvidék között is. A háborús eseményeken túljutva már 1944. október 31-én megindult a vonatközlekedés Szeged és Kiskunfélegyháza között. Az első szerelvény 6 kocsiból állt és 350 utas vehette igénybe. Az üzletvezetőség hangsúlyozta, hogy *„a megindult forgalom nem teljesen menetrendszerű személyszállító vonat, hanem csak szükségjárat, ami késhet is, vagy rendkívüli okok miatt egy-egy napon el is maradhat. Természetesen a vasútigazgatóság mindent elkövet, hogy biztosítsa a járatot...”* Ugyanez a szerelvény Szeged–Rókus és Nagyszéksós között is tett egy fordulót. 1944. november 3-tól Szegedtől az algyői hídig, november 12-től Szegedtől Szőregig jártak a vonatok. A vonalak többi részét 1945-ben üzembe helyezték, de az árufuvarozás még nagyon akadozott. A város szénellátását sem tudták folyamatosan biztosítani, ezért többször volt gázhiány, áramkimaradás, és többször leállt a villamosközlekedés is.

A közlekedési nehézségek enyhítése és a fővárosi közellátás javítása érdekében a közellátási hivatal 1945. május elején rendszeres lófogatú kocsijáratot tervezett indítani Szeged és Budapest között, amit a kereskedők kizárólag árufuvarozási céllal vehettek volna igénybe. Ekkor Szegedről Budapestre egy éjszaka Ceglédig közlekedő személyvonattal, majd itt a Debrecen felől zsúfoltan érkező személyvonatra történő átszállással lehetett eljutni. 1945. május 25-től már Budapestig közlekedett az éjszakai személyvonat, de csak azok vehették igénybe, akik a rendőrhatóságtól utazási engedélyt kaptak. 1945. június elejétől megindult a gyorsáruforgalom, ekkor Szegeden az éjszakai személyvonathoz 5 fedett teherkocsit is csatoltak. Június 24-től megindult a darabáru-fuvarozás, ami már jelentősen javította a közellátást is

Szeptember 20-án már arról számolt be a helyi sajtó hogy *„a MÁVAUT telepén a közeli napokban befejeződik egy társaskocsi helyreállítása, és az orosz városparancsnokság hétfőn, szerdán és pén-*

teken autóbuszjáratot indít Szegedről Budapestre. A 40 személyes autóbuszon 20 helyet a polgári lakosság részére engednek át. A járat reggel 6 órakor indul a rókusi vasútállomástól, kb. 10 órakor érkezik a fővárosba, onnan délután 4 órakor indul vissza. A járatot állandóan orosz őrség kíséri, tehát tökéletesen biztonságos utazást nyújt...” (A volt MÁVAUT-telep ma a Magyar Autóklub tulajdona.) 1945. október 14-én a Szent István téri garázsban elkészült az első roncsokból újjáépített teherautó, és befejezés előtt állt egy autóbusz is. Az autókkal a MATEOSZ keretében vállaltak személy- és áru fuvarozást, ami akkor sem volt problémamentes. 1946 februárjában a szegedi MATEOSZ már a hatóság védelmét kérte a vadfuvarozók ellen:

„A szegedi körzetnek 20 tagja van, és 12 teherautóval áll a város szolgálatában. A szegedi körzet tagjai roncsokból építették fel kocsijaikat és a múlt év eleje óta szakadatlanul fuvaroznak. Legnagyobb konkurenciát az álüzemi fuvarozók jelentenek, mondta Och Nándor a MATEOSZ szegedi körzetének vezetője. A MATEOSZ tag hatósági ellenőrzés alatt áll, és jelentős összegű adót fizet, teljes anyagi és biztonsági felelősséggel tartozik az üzletfélnek. A kocsik is állandó hatósági ellenőrzés alatt állnak. A vadfuvarozók nem vesznek részt a közteherviselésben, olcsóbban vállalják a fuvart, ezzel rontják a legális fuvarozók helyzetét... 1945. V-XII. hónapokban összesen 100 ezer km-t futottak a MATEOSZ kocsik és kb. 16 ezer személyt és húszezer tonna árut fuvaroztak egyetlen sérülés nélkül...” A szabad szakszervezetek autójavító munkaközössége a Szent István garázsban 1946. február végére elkészítette a már említett autóbuszt, és átadták a városnak. Ezzel a 40 személyes autóbusszal indult meg Szegeden a II. világháború utáni első rendszeres autóbuszjárat. Március 2-án először Felsőközpontra, majd onnan visszatérve Sándorfalvára tették meg a hatósági próbauutat, ami olyan jól sikerült, hogy másnap megindult a menetrend szerinti közlekedés. (63. ábra).

Március 18-tól Szeged–Kiskundorozsma és Szeged–Árpádközpont (ma Üllés) között is megindultak az autóbuszjáratok.

Szegedről indult Kiskundorozsmára: 8.00 9.00 12.00 16.00

Kiskundorozsmáról indult Szegedre: 8.30 9.30 12.30 16.30

Szegedről indult Árpádközpontra: 6.30 14.00

Árpádközpontból indult Szegedre: 7.30 15.10

A sándorfalviak ekkor két pár járatot kaptak:

Szegedről indul Sándorfalvára: 6.30 13.30

Sándorfalváról indul Szegedre: 7.10 14.10

Az autóbuszjáratok Árpádközpont-ra csak kedden, szerdán, pénteken és szombaton, Kiskundorozsmára és Sándorfalvára vasár- és ünnepnap kivételével naponta közlekedtek.

Március 20-tól a felsőközponti járat útvonalát Kistelekig meghosszabbították, és megindították az algyői járatot.

Szegedről indult Algyőre: 7.30 16.00

Algyőről indult Szegedre: 8.10 16.40

Ezt követően a szegedi autóbusz-közlekedés főbb eseményei a következők voltak:

1946. július 20-tól, szombattól minden szerdán és szombaton Szeged–Szőreg–Deszk között is közlekedett autóbuszjárat.

<i>Újszeged Gyógyszertár</i>	<i>Deszk</i>	<i>Újszeged Gyógyszertár</i>
7.15	7.30-7.40	7.55
13.00	13.15-13.25	13.40

(A Gyógyszertár Újszegeden a Vedres utca sarkon volt. A belvárosi hídról jobbra kanyarodva kb. az első házgyári lakóépület helyén volt egy magasföldszintes házban.)

Ugyanekkor indult meg, és naponta közlekedett a szeged–szőreg–kübekházi járat is.

<i>Újszeged Gyógyszertár</i>	<i>Kübekháza</i>	<i>Újszeged Gyógyszertár</i>
15.00	15.35	
	6.30	7.05

1946. november 1-től vasárnap kivételével naponta, az eddigi járat meghagyásával új autóbuszjáratot indított a MÁVAUT Budapest és Szeged között. A járat 6.45-kor indult a fővárosból és 20.00-kor érkezett vissza.

A szegedi vasúti hídon 1944. augusztus 24-én, a légitámadás után végleg megszűnt a forgalom. A híd pótlására ideiglenes fahidat építettek, amin 1944. november 12-től 1946. december 6-ig közlekedtek a vonatok és a közúti forgalom is lebonyolódott rajta. A forgalom megszüntetése után Szeged és Újszeged között 111 km-re nőtt a távolság. A fahidat hamarosan elbontották.

1947. február 17-től a MÁVAUT menetrendjében az alábbi változás történt:

Budapestről indul:	6.45	Szegedre érkezik:	10.55
Budapestről indul:	16.30	Szegedre érkezik:	20.40
Szegedről indul:	5.30	Budapestre érkezik:	9.30
Szegedről indul:	15.50	Budapestre érkezik:	20.00
Bajáról indul:	5.00	Szegedre érkezik:	9.00
Szegedről indul:	15.30	Bajára érkezik:	19.30

A járatok csak munkanapokon közlekedtek és a szegedi induló állomás a Széchenyi téren volt (64. ábra).

1947. március elején Debrecen városa értesítette Szeged város közönségét, hogy autóbuszjáratot akar létesíteni a két város között. Ha az előkészületek megtörténnek, a legrövidebb időn belül megindulnak a járatok. 1947 márciusában foglalkozott a tanács az iparkamara azon kérésével, hogy a volt vasúti híd mellett, a Tiszántúllal való közlekedési kapcsolat fenntartása érdekében létesítsen a város pontonhidat. Ezt a város nagyon költségesnek tartotta, és úgy határoztak, hogy ha a Bertalan emlékműnél üzembe helyezik a teherkompot, az újszegedi vasútállomástól a Nagy-körúton át Szeged állomásig autóbuszjáratot indítanak. (A Bertalan emlékmű az újszegedi oldalon, az árvízvédelmi töltésen álló obeliszk volt, amit azért, mert a jelenlegi Bertalan-híd tengelyében lett volna, elbontottak.)

1947. április végén a MÁV bejelentette a városnak, hogy a Tiszán átkelő vasúti forgalom lebonyolítása céljából autóbuszjáratot szeretne indítani a szegedi és az újszegedi vasútállomás között de a mostani teherkomp nem alkalmas az autóbusz átszállítására. A város válaszában közölte, hogy az új teherponton már alkalmas lesz arra, hogy az autóbusz átmenjen rajta, de amíg elkészül, a kompot megerősítik és a lejárókat rendbe hozzák. Szeged város autóbuszüzeme 1947. május 1-től az alábbi menetrend szerint közlekedtette járatait:

Szegedről Kiskundorozsmára:	6.00	7.20	9.00	12.00	15.00
Kiskundorozsmáról Szegedre:	7.45	8.05	9.25	12.25	15.25
Szegedről Sándorfalvára:	6.00	13.30			
Sándorfalváról Szegedre:	6.40	14.10			
Szegedről Árpádközpontra:	6.00	14.00			
Árpádközponttól Szegedre:	7.10	15.10			
Szegedről Kistelekre:	6.00	14.00			

Kistelekről Szegedre: 7.00 15.00

Vasárnap és pirosbetűs napokon üzemszünet volt. Az üzem forgalmi irodájának címe: Bajcsy Zsilinszky utca 2-4.

A MÁVAUT szegedi kirendeltsége a Szegedi Nemzetközi Vásár látogatói részére 1947. június 1-én, 5-én és 8-án különjáratot indított Bajára és Budapestre. A különjáratú autóbusz Bajára 15.30-kor, Budapestre 15.50-kor indult.

Szeged általános rendezési tervével kapcsolatban 1948 májusában felmerült az a kívánság, hogy a városba több irányból befutó MÁVAUT, városi és magánkezelésben levő autóbuszok központi állomása egy helyen legyen. A rendőrség a Széchenyi téren a Tombácz-vendéglő és a városi idegenforgalmi iroda közötti részre építette volna a központi állomást, még az utazóközönség és a kis-kereskedelem a Klauzál térre helyezte volna az állomást.

1948. október 3-tól a MÁVAUT szegedi menetrendje az alábbi volt:

<i>Szegedről indult</i>		<i>Szegedre érkezett</i>	
5.00	<i>Budapest</i>	9.00	<i>Baja-Kelebia</i>
5.50	<i>Kiskunhalas-Kalocsa</i>	9.50	<i>Budapest</i>
13.15	<i>Kelebia-Baja</i>	10.00	<i>Kalocsa-Kiskunmajsza</i>
14.25	<i>Kiskunmajsza-Kalocsa</i>	10.30	<i>Pécs-Baja-Mélykút</i>
15.30	<i>Budapest</i>	18.30	<i>Kalocsa-Kiskunhalas</i>
16.10	<i>Mélykút-Baja-Pécs</i>	19.45	<i>Budapest</i>

A járatok csak munkanapokon közlekedtek.

A MÁVAUT szegedi főnöksége 1948. december 20-án indította új járatát Szeged-Makó-Hódmezővásárhely-Szentés-Szarvas viszonylatban. A járat csak munkanapokon közlekedett, 4.35-kor indult Szarvasról, 9.10-kor érkezett Szegedre, innen 12.50-kor indult vissza és 17.15-kor érkezett Szarvasra.

A városi autóbuszüzem 1949. február 27-én, vasárnap délután az újszegeden levő SzAK-pályára különjáratot indított. A járatok 13 órától 5 percenként indultak a Városházától, a menetdíj 90 fillér volt.

A Szegedi Hírlap 1949. március 3-án arról számolt be, hogy „a kormányzat a nemrégiben létesített Tanyai Tanács útján gondoskodni fog arról, hogy megszűnjön a rendszertelen építkezés, és gondoskodik arról is, hogy a kialakítandó tanyaközpontokat középületek-

kel, utakkal, kisvasúttal lássák el... Közlekedési szempontból nehéz helyzetben van a dorozsmai tanyavilágban alakult Árpád-község és Kistemplomtanya. A postai küldeményeket eddig a Szeged-Kalocsa között közlekedő MÁVAUT autóbuszok vitték, de ezek időközben leálltak, így újabb szállítóeszközzel kell gondoskodni. Dr. Szolnoki János szegedi postaigazgató a kérdés megoldása érdekében érintkezésbe lépett a várossal, aminek eredményeként a jövőben a városi autóbusz viszi Árpádközségbe és Kistemplomtanyára (ma: Üllés és Bordány) a postai küldeményeket...”

1949. március 13-án arról számolt be a Délmagyarország, hogy kultúrjárat indul Sándorfalvára. „A városi autóbuszüzem segítséget nyújt a dolgozó parasztságnak. Ezentúl minden szombat este 6.15 perckor kultúrjárat indul rendes menetjeggyel Sándorfalvára. Így a szórakozni kívánó Sándorfalvi dolgozó parasztoknak nem kell már kora délután hazautazniuk, hanem szombat délután ellátogathatnak a színházba és a moziba is...”

A szegedi autóbuszüzem nyerte meg a vidéki városok közötti versenyt, adta hírül a Délvidéki Hírlap 1949. június 10-én. „Elsősorban az önköltségcsökkenés terén igyekeztünk példát mutatni. A mi kocsijaink némelyike egymillió kilométert futott és nagyon kihasznált állapotban van...Egy kilométerre az önköltség országosan 4.50 forint, amit mi 2.50-re leszállítottunk. Nem akarták elhinni Budapesten, hogy ezekkel az ósdi kocsikkal ilyen eredményt értünk el, mondta Komáromi István, de a könyvekből mindent ellenőrizhettek... Ha így haladunk, hamarosan élüzemek leszünk.”

1949. július 3-tól a MÁVAUT a szegedi dolgozók kérésére vasárnap és ünnepnapokon víkend-autóbuszjáratot indított a Klauzál-térről Kiskundorozsma Sziksósfürdőre. A járatok esős, rossz idő esetén nem közlekedtek. Jó időben kb. óránként indultak és tértek vissza.

A hatodik autóbuszt építették újjá a szegedi autóbuszüzem dolgozói, olvasható a Délvidéki Hírlap 1949. szeptember 24-én megjelent számában. „Az üzem dolgozói néhány hónappal ezelőtt újjáépítettek egy használhatatlan állapotban levő autóbuszt. A modern, Diesel motorral ellátott 30 személyes kocs azóta bekapcsolódott a szeged-környéki községek közötti közlekedés lebonyolításába. A napokban egy újabb autóbuszroncsot kapott az üzem. A dolgozók vállalták, hogy két hónap alatt egy új, tetszetős karosszériával 40 személyes au-

tóbuszt készítenek belőle. Ez a hatodik autóbusz, amit az üzem dolgozói forgalomba állítanak...”

A városi autóbuszüzem dolgozói egy újabb 30 személyes autóbuszt építettek roncsokból, és ezzel 1950. február elejétől minden szerdán és szombaton új járatot indítanak Szeged tanyavilágába.

6.30	14.00	Szeged	8.15	16.15
7.05	14.35	Szatymaz	8.10	15.40
7.25	14.55	Őszeszek	7.50	15.20
7.30	15.00	Veszelovszki tanya	7.45	15.15

A járatokat egy hónap próbaidőre indították azzal az ígérettel, hogy ha kellő számú utas lesz azokon, a forgalmat továbbra is fenn tartják.

Város- és piacrendezési okok miatt 1950. február 20-án megszüntették a szegedi kisvasút Átrakó pu. és a Rudolf-téri végállomás közötti vonalszakaszát. Ekkor a városi autóbuszüzem (a szegedi Gépkocsiközlekedési Községi Vállalat) a villamosközlekedés megindításáig, március 1-ig, autóbuszokat közlekedtetett a Marx tértől a kisvasút Átrakó állomásáig az érkező és az induló vonatokhoz. Március 1-től 6-os jelzéssel, 24 percenként közlekedtek a villamosok (65. ábra).

1950. május 21-től, vasárnaptól kezdve a szegedi autóbuszüzem a dolgozók kívánságára minden vasárnap autóbuszjáratot indított Kiskundorozsmára és Sándorfalvára.

Szegedről Kiskundorozsmára:	8.00	14.00	21.00
Kiskundorozsmáról Szegedre:	8.30	14.30	21.30
Szegedről Sándorfalvára:	9.00	19.30	
Sándorfalváról Szegedre:	9.40	22.10	

A korabeli sajtó szerint: *„Ezekkel a járatokkal az Autóbuszüzem nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy a falvak dolgozói parasztjai közelebb kerüljenek a városhoz...”*

A következő években az autóbuszjáratok viszonylata, gyakorisága, menetrendje a szükségletek, igények és főként a lehetőségek szerint változott. A Szegedi Gépkocsi-közlekedési Vállalat 1954. október 18-tól, hétfőtől, munkanapokon buszjáratot indított, amely a szegedi autóbuszállomástól indult, és a Sztálin (ma Tisza Lajos) körút – Szentháromság utca – Mátyás tér – Földmíves utca – Sárkány utca útvonalon haladt a végállomásra, Hattyastelepre (ma Klebelsberg-telep).

Autóbuszállomástól indult:

7.15

13.15

Hattyastelepről indult:

7.30

13.30

1949-ben az ipar, a kereskedelem és a mezőgazdaság átszervezésével együtt a Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetségét (MATEOSZ) is átszervezték, és megalakították a Teherfuvarozási Nemzeti Vállalatot (TEFU). A TEFU szegedi főnöksége 1949 májusában 16 db gépjárművel kezdte meg működését. A következő években a TEFU-t többször átszervezték. Így jött létre 1950. október 1-én az önálló, Csongrád megye területére kiterjedő hatáskörrel rendelkező Szegedi Teherautó-fuvarozási Vállalat.

1953. október 1-től újabb átszervezés történt, amit az tett szükségessé, hogy az ország területén eltérő rendeltetésű, de üzemeltetés szempontjából alapvetően azonos jellegű gépjárműveket üzemeltető vállalatok működtek különböző irányítási rendszerben. A közúti személyszállítás feladatát a MÁVAUT látta el, amely egységeit főnökségei és kirendeltségei útján irányította. A Vidéki Taxi Egyesülés a városokban üzemeltetett személygépkocsik és bérautók foglalkoztatását irányította. A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium (KPM) a különböző szakágazataiba tartozó területi egységeit 1953-ban egyes profilú vállalatokká alakították át, és középírányító szervként létrehozta az Autóközlekedési Igazgatóságokat.

1953. október 1-én alakult meg Békéscsabán a 8. sz. Autóközlekedési Igazgatóság, a szegedi ekkor 82. sz. Autóközlekedési Vállalat nevet kapta. 1953. november 1-én minisztertanácsi rendelet alapján a Vidéki Taxi Egyesülés beolvadt a 82. sz. Autóközlekedési Vállalatba. 1953. december 1-én a MÁVAUT szegedi kirendeltsége is a 82. sz. Autóközlekedési Vállalat irányítása alá került. Ebben az időszakban a kirendeltség 7 db. autóbuszal, 3 db. bódés és 4 db. ponyvás Csepel tehergépkocsival rendelkezett. A ponyvás tehergépkocsik voltak az első vonatpótló autóbuszok Szeged és Újszeged állomás között.

1954-ben újabb átszervezés történt. Az Autóközlekedési Igazgatóságok új székhelyei a MÁV igazgatóságok székhelyét követték, és területi határait is azzal azonosan határozták meg. Így került 1954. október 1-jén Békéscsabáról Szegedre a 8. sz. Autóközlekedési Igazgatóság, és Szegeden új számozásban 4. számot kapott. A békéscsabai vállalat ezek után 41., a szegedi 42. sz. Autóközlekedési Vállalat név alatt

működött tovább. A szegedi igazgatóság új vállalatai a kecskeméti 43. sz. és a bajai 44. sz. Autóközlekedési Vállalatok lettek.

Az 1950-es évek közepére Szegeden a villamossal el nem látott területeken már annyira megnövekedtek az utazási igények, hogy elkerülhetetlenné vált a helyi autóbuszjáratok megindítása. A villamos és a helyi autóbusz-közlekedés egységes irányítása és fejlesztése érdekében 1955. április 1-től megalakították a Szegedi Közlekedési Vállalatot. Ekkor 6 db. MÁVAG gyártmányú, Budapesten leselejtezett, de felújított autóbusszal Anna-forrás–Petőfitelep–Tápé, Anna-forrás–Szőreg, Anna-forrás–Hattyastelep és Anna-forrás–Mihálytelek viszonylatban indították be a helyi járatokat. A járatok induló és végállomása közel az Anna-forráshoz, a MÁV Igazgatóság épülete mellett, annak a Tisza Lajos krt. felőli oldalánál volt. Innen kevés gyaloglással elérhető volt a legtöbb hivatal, intézmény, és majdnem közvetlen átszállási lehetőség volt a villamosra is.

Helyközi és távolsági forgalomban az alábbi járatok közlekedtek:

A) A szegedi Gépkocsiközlekedési Vállalat járatai:

1. Szeged–Bordány–Üllés–Siposmalom megyehatár–Kiskunhalas viszonylatban Szeged és a megyehatár között naponta 2 pár járat, Szeged és Kiskunhalas között szerdán és szombaton 2 pár járat közlekedett.

2. Szeged–Kistelek–Csongrád között naponta 2 pár járat,

3. Szeged–Sándorfalva–Dóc között naponta 2 pár járat,

4. Szeged–Sándorfalva között munkanapokon 3 pár, vasárnap 2 pár járat,

5. Szeged–Kübekháza között munkanapokon 2 pár, vasárnap 2 pár és szombaton 1 pár járat közlekedett.

B) A 82. sz. Autóközlekedési Vállalat járatai:

1. Szeged–Kiskunmajsa–Kalocsa viszonylatban munkanapokon 1 pár járat,

2. Szeged–Baja viszonylatban (Kelebián át) munkanapokon 1 pár járat,

3. Szeged–Baja–Pécs viszonylatban (Mélykúton át) munkanapokon 2 pár járat,

4. A Szeged–Makó–Tótkomlós viszonylatú járat Szeged és Hódmezővásárhely között csak csütörtökön közlekedett (1 pár járat).

5. Vonatpótló gépkocsijárat Szeged és Újszeged állomás között: naponta 7 pár járat.

C) A 16. sz. AKÖV járatai:

1. Budapest–Szeged viszonylatban naponta egy és munkanapokon még egy járat, Szeged–Budapest viszonylatban munkanapokon 2 járat, munkaszünetes napokon 1 járat.

1955-től a Szegedi Gépkocsiközlekedési Vállalat Csongrád megyei Gépkocsiközlekedési Vállalat néven üzemelt tovább, telephelye változatlanul Pacsirta utca 1 sz. alatt maradt. A már említett viszonylatokban közlekedő járataikat vasárnap és munkaszüneti napokon közlekedő járatokkal bővítették. Új járatokat indítottak Szentés és Derekegyháza között hétfőn, szerdán és szombaton, Hódmezővásárhely–Rárós és Hódmezővásárhely–Erzsébettelek között kedden és pénteken. Ezekben a viszonylatokban az említett napokon 2-2 pár járat közlekedett. A budapesti autóbuszjáratok menetrendje nem változott.

1956. június 3-tól helyi viszonylatban Anna-forrás–Tápé, Anna-forrás–Petőfitelep 1. utca, Anna-forrás–Hattyastelep–Gyálarét, Anna-forrás–Lemezgyár–Halgazdaság, Anna-forrás–Csongrádi sugárút, Anna-forrás–Szőreg között közlekedtek az autóbuszjáratok.

A Csongrád megyei Gépkocsiközlekedési Vállalat autóbuszrészlegét 22 db autóbust, 1959. május 1-től átvette az AKÖV.

A Klauzál térről a tér rendezése miatt a MÁVAUT szegedi állomását átköltöztették a Takaréktár utcába. Amikor megszűnt a Csongrád megyei Autóközlekedési Vállalat, az átvett járatok induló és végállomását az autóbuszállomással együtt a Bajcsy Zsilinszky utcából szintén a Takaréktár utcába helyezték át, ahol ekkor hiába bővítették az autóbuszállomást, az hamarosan szűknek bizonyult. Erről az eseményről a Délmagyarország 1959. július 2-án többek között ezt írta: *„Nagy változásoknak lehetnek szemtanúi a Takaréktár utcában a távolsági autóbuszokkal utazók és Szeged lakossága... A 42-es Autóközlekedési Vállalat a városi tanács által adományozott helyiségekből kényelmes, tetszetős, tiszta, ízléses várótermet, irodákat s mellék-helyiségeket alakított ki. A mennyezet és oldalvilágítással, nikkelezett fémfelírásokkal, dísznövényekkel, politúrozott, igen szép bútorokkal ellátott váróterem átadására tegnap délelőtt került sor. Józsi Ferenc, az AKIG igazgatója és Csiszár Károly, az AKÖV igazgatója*

szólott az átadás és az átvételkor az utazóközönség igényeinek egyre fokozódó kielégítéséről. Bejelentették, hogy az új váróterem is csak ideiglenes, mert Szeged egy nagy autóbusz-pályaudvart kap... A Bajcsy Zsilinszky utcai autóbuszállomás ezzel megszűnik és augusztus 6-tól minden irányba a Takaréktár utcai váróterem elől indulnak az autóbuszok...”

1959. október 1-től a MÁV megszüntette az (Újszeged-)szőreg–vedresházi gyenge forgalmú vasútvonalat. A vonalon naponta négy pár személyvonat közlekedett. Az átvétel után az AKÖV 8 pár, 1960 októberétől pedig már 13 pár járatot indított a Takaréktár utcából ebbe a térségbe. Ezen a vonalon vezették be először Csongrád megyében a három műszakba szállító járatokat. 1960-ban megkezdődött a megyei vegyesprofilú vállalatok szervezése. 1961-ben megalakult az Autóközlekedési Vezérigazgatóság (AVIG) és befejeződött a megyei Autóközlekedési Vállalatok (AKÖV) szervezése. Ezzel az átszervezéssel a szegedi székhelyű Csongrád megyei Autóközlekedési Vállalat 10. sz. kapott. (10. sz. Autóközlekedési Vállalat, Szeged. Marx tér 10-11. Városi iroda: Takaréktár u. 8.)

Az átszervezés időszakában a szegedi AKÖV 54 db autóbuszszal bonyolította le a személyszállítást. 1960. március 7-től új autóbuszjáratot indítottak Szeged–Mórahalom–Ásotthalom között, ami azért volt jelentős, mert addig ezeket a településeket csak a kisvasút kötötte össze Szegeddel (66. ábra).

A Szegedi Közlekedési Vállalat helyi autóbuszjáratok az alábbi viszonylatokban közlekedtek: Anna-forrás–Tápé, Anna-forrás–Hattyas–Gyálarét, Anna-forrás–Lemezgyár–Halgazdaság, Anna-forrás–Csongrádi sgt., Anna-forrás–Újszeged–Szőreg, Anna-forrás–Mihálytelek, Anna-forrás –Petőfitelep.

A Délmagyarország napilap a helyi autóbuszjáratokkal kapcsolatos eseményekről is rendszeresen beszámolt. 1960. június 17-én pl. az olvasható, hogy: „a legutóbbi tanácstag beszámolón több kritika érte a Közlekedési Vállalat autóbuszainak menetrendjét. A Közlekedési Vállalat a kérésnek eleget téve június 22-től a 4-es számú Csongrádi sugárúti autóbuszvonalon hetipiacos napokon a jelenlegi járatok fenntartása mellett 10.10-es indulási idővel is közlekedtet autóbuszt. A hattyastelepiek kérésére pedig 21.45-kor is indul autóbusz. A jára-

tok próbaként két hónapig közlekednek, és ha beválnak rendszeresen fognak közlekedni ebben az időpontban...”

1961. július 1-én arról ír a lap, hogy „több autóbuszjáratot megszüntet a Közlekedési Vállalat. A hónapok óta végzett utasszámlálás alapján néhány kevésbé kihasznált járatot július 3-tól, hétfőtől megszüntet a Közlekedési Vállalat...” (Lényegében napközben ritkították a járatokat.)

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a nagyüzemi gazdálkodás elvének megfelelően a szegedi helyi autóbusz-forgalom lebonyolításával a szegedi 10. sz. AKÖV-öt bízta meg. Ekkor az AKÖV18 autóbuszt vett át az SzKV-tól és azokból 14-et leselejtezték. Az új beszerzés és felújítás eredményeként 1963. január 1-től 9 helyi vonalon 19 autóbusz naponta 280 járatot teljesített. Az 1964. május 31-től érvényes helyi járatok menetrendjét a 67. ábra tartalmazza.

A város az új központi távolsági autóbusz-pályaudvar részére a Marx (ma Mars) téren biztosította a szükséges területet. Az új pályaudvart 1965. november 13-án nyitották meg. Ekkor a helyi autóbuszjáratok végállomása a MÁV Igazgatóság épülete mellett volt. Mivel az AKÖV a helyi autóbuszjáratok viszonylatainak számát 14-re emelte, és a végállomás forgalmát egyre nehezebben lehetett lebonyolítani, az új központi pályaudvar megnyitása után ezt is áthelyezték a Marx térre.

1969. február 1-től az újszegedi villamosvonalat a közúti hídon lebonyolódó nagy forgalom akadályozása és a híd műszaki állapota miatt megszüntették. Ekkor az AKÖV 6-os jelzéssel járatot indított, amit 7 db csuklós autóbuszszal bonyolítottak le (68. ábra).

1969-ben már Csongrád megye minden települése be volt kapcsolva az autóbusz-közlekedésbe. A helyközi járatokon kívül 11 távolsági és 2 nemzetközi járat indult, illetve érintette Szegedet. A helyi járatok útvonalait a 69. ábra tartalmazza. Az AKÖV 1970-ben vette fel a VOLÁN márkanévét. Ekkor Budapest központtal az óramutató járásával megegyezően érintve a megyék székhelyét, számozták a megyei VOLÁN vállalatokat. Így lett a Csongrád megyei AKÖV neve VOLÁN 10. sz. Vállalat, Szeged.

Az egyre növekvő utazási szükségletek és utazási igények kielégítése miatt egyre több és nagyobb befogadóképességű autóbuszt kellett forgalomba állítani. Az egyre növekvő forgalom miatt azonban

hamarosan szűknek bizonyult a Marx téri pályaudvar és környéke. Ekkor a Közlekedéstudományi Egyesület szakembereiből alakult bizottság azt javasolta, hogy decentralizált formában működjön a helyi autóbusz-közlekedés. A város tanácsa 1971-ben elfogadta ezt, az országban egyedülálló javaslatot. A decentralizált közlekedés bevezetésének előfeltételeként a város különböző részein megfelelő szolgálati helyeket kellett létesíteni. Ekkor új, fémvázaz szolgálati helyeket építettek a Mars téren, a Szent György téren, Tarjántelepen, később a Bajcsy Zsilinszky utcában (a MÁV Igazgatóság kertjében), amelyekben forgalmi iroda, elővételi pénztár, személyzet tartózkodó, fedett utasváró és mellékhelyiségek voltak.

Az alközpontonként (decentrumonként) átszervezett forgalomirányítás bevezetésére 1971. november 7-én került sor. Ekkor már 30 vonalon 66 autóbusz naponta 2180 járatot teljesített (70. ábra).

A helyközi és a távolsági járatok útvonala az 1970–1971-ben érvényes térképrészleten látható (71. ábra).

A helyi járatok átszervezésével a Marx tér forgalma csak átmenetileg csökkent, pár év múlva már az is megkérdőjeleződött, hogy mennyire volt szerencsés a központi pályaudvart ide telepíteni (72. ábra).

A helyi járatok átszervezésénél a tervezők figyelembe vették a város távlati fejlesztési tervét, a házigyári elemekből gyors ütemben épülő új városrészek lakóinak várható utazási szükségletét, a kettő és három műszakban dolgozó, valamint a reggeli és a délutáni csúcsidőben jelentkező tömeges utasforgalom minél jobb lebonyolítását. A gyakorlat bebizonyította az elképzelés helyességét, ami kisebb-nagyobb módosításokkal még ma is érvényben van.

Ezekről a kisebb-nagyobb módosításokról a teljesség igénye nélkül csak egy-egy lényegesebb esemény felsorolásával emlékezünk meg, részben azért, mert minden szakszolgálati ágának, minden autóbuszjáratnak külön-külön története van, és ez terjedelmi okokból sem közölhető, részben pedig azért, mert az elmúlt évtizedek eseményeiről a Tisztelt Olvasó, mint utas, vagy a Tisza Volán Rt. dolgozója, nyugdíjasa tapasztalatból is nálunk sokkal többet tudna mondani. Mi csupán gondolat ébresztőül sorolunk fel egy-egy régebbi eseményt, változást.

Az 1960-as évek elején, amikor még közlekedtek a belföldi légi-

járatok, a Klauzál tér és a Repülőtér között is közlekedett autóbuszjárat.

1968-ban, amikor a MÁV Budapest és Szeged között megszüntette az éjszakai személyvonatokat (720/719 sz. v.) a hálókocsit, a szegedi AKÖV kísérleti jelleggel fekvőhelyesre átalakított autóbuszjáratot indított ebben a viszonylatban.

Csongrád megyében is közlekedtek pótkocsis autóbuszjáratok, és Szeged volt az első vidéki város, ahol csuklós autóbusz közlekedett. (Pótkocsis járat volt a szeged–tiszasziget–térvári vonalon.) (73–74. ábra)

A napi átlagos utasforgalom 1970-ben meghaladta az 50 ezer főt, 1975-ben pedig már 100 ezer fölé emelkedett.

1975. május 1-től iránytaxi közlekedett minden éjjel a Tarján víztorony és az SZTK Rendelőintézet között (75. ábra).

1977. március 1-től a Felső-Tisza parton közlekedő 2-es villamosvonalat megszüntették és a forgalmat a VOLÁN 22-es új járata vette át. Július 14-től a petőfitelepi új alközpont érintésével közlekedtek az autóbuszok, a 22-es járat a Csap utca érintésével haladt a Fő tér felé.

1977. július 1-től megszüntették a kiskundorozsmai villamosvonalat a külső végállomás és a Délép II. sz. telep között. A villamosok forgalmát a VOLÁN 63., 75. és 75Y járata vette át.

1979. november 4-én adták át a forgalomnak az Északi közúti hidat. A hídavatást követő napon 14-es jelzéssel új autóbuszjárat indult Tarján és a Gabonatermesztési Kutatóintézet között. A hídépítés miatt elterelt járatok is visszatértek eredeti útvonalukra. A tiszántúli járatok is az új hídon át közlekedtek.

Változtak az alközpontok is. A 4. sz. alközpontot (76. ábra) a Bajcsy Zsilinszky utcából (MÁV Igazgatóság kertjében volt) először a Bartók Béla térre helyezték át. Itt az autóbuszjáratok végállomása először a tér ÉNy-i oldalán volt, majd áthelyezték a DK-i oldalára, innen pedig a Marx térre. Az alközpontot itt és a közelmúltban a Szent György téren is megszüntették.

A Bajcsy Zsilinszky utcából elköltöztetett, majd a Bartók Béla térről induló járatok egy része a Marx térről most a Mikszáth Kálmán utcából indul.

Megindultak a nemzetközi autóbuszjáratok is, a Volán Utazási

Iroda széles körű szolgáltatásaival állt a közönség rendelkezésére. (77–79. ábra)

Az 1982. év nagy vállalkozása LÉGITAXI. AN 2-es géppel tervezték beindítani hetenként két alkalommal (80. ábra). A 11 személyes utasszállító repülővel Szegedről Budapestre 1 óra alatt lehetett eljutni, a menetjegy ára 298 Ft volt. Szegedről Szombathelyre 376 forintért lehetett volna utazni. A szolgáltatáshoz hozzátartozott, hogy az utasokat Volán-taxival vagy mikrobusszal szállították volna a repülőtérrel a belvárosba. Ugyanebben az évben újra megindították az éjszakai iránytaxikat is (81. ábra).

1985. március 16-tól 7T jelzéssel Marx tér–Kiskundorzsma fürdő, április 1-től 1T jelzéssel Szeged–Tarján Víztorony tér–Kiskundorzsma fürdő között indultak a nyári hónapokban az úgynevezett telkes járatok.

1987. március 20-tól naponta közlekedett Szeged-Budapest között a HOLDFÉNY EXPRESSZ járat (82. ábra).

1987 óta napjainkig nagyon gyorsan elszaladtak az évek és nagy változások történtek. A Volán 10. sz. Vállalat is teljesen átalakult és Tisza Volán Rt. néven üzemel tovább.

Az utóbbi évek másik nagy eseményeként többször felmerült a Volán és a Szegedi Közlekedési Társaság összevonása. Talán ennek a folyamatnak a kezdete, hogy a Volán átvette az SZKT 2-es autóbusszjáratát. Az azonban biztos, hogy a helyi közlekedés szervezése és irányítása csak akkor történhet egységes szemlélet alapján, ha az egy kézben összpontosul.

A Tisza VOLÁN Rt. jelenleg a városi tömegközlekedést több mint 130 autóbusszal, köztük több gázüzemű autóbusszal bonyolítja le, és azok naponta írják tovább az üzemtörténetet...

Jegyzetek:

1. 1887. november 1-től 1925. június 30-ig Szegeden volt a Magyarországi Vasutak Központi Leszámoló Hivatala. A mai Ady Endre téren levő egyetemi épület 1912-ben a MÁV leszámoló hivatala részére épült. 1888. április 25-én kezdte meg működését Szegeden a Szabadkáról áthelyezett MÁV Üzletvezetőség.

2. Mindig jelentős volt a Tiszán és a Maroson a hajózás, a tutajozás, és nagy forgalmat bonyolítottak le a szekeres gazdák is. A várost érintő vasútvonalakat az alábbi időpontban nyitották meg:

(Cegléd–)Kiskunfélegyháza–Szeged:	1854. március 4.
Szeged–Temesvár:	1857. november 15.
Szeged–Rókus–Szabadka–Zombor:	1869. szeptember 11.
Hódmezővásárhely–Szeged:	1870. november 16.
(Szeged–)Szőreg–Kiszombor	1882. november 15.
(Szeged–)Szőreg–Karlova:	1897. november 29.
Szegedi Gazdasági Vasút:	1927. február 1.

3. A vasútállomások lóvasúttal történő összekötését az is indokolta, hogy a két vasúttársaság, a pest-szeged-temesvári vasútvonalat üzemben tartó Osztrák Államvasúttársaság és az AFV egymástól teljesen függetlenül bonyolította le a forgalmat. A szegedi összekötő vágányon csak az átmenő áruforgalmat bonyolították le. Az átszálló utasok csak a városon átmenve jutottak el egyik állomásról a másikra, és előfordult, hogy 60-90 percet vártak a csatlakozó vonat indulására.

4. Amikor Aigner Károly dr.-t Szeged város főispánjává kinevezték, programba vette Szeged és a Tiszántúl közlekedési kapcsolatának megjavítását is. E program keretében javasolta Algyőnél közúti híd építését és a tiszántúli településekkel a vonatközlekedés továbbfejlesztését. Ennek a kezdeményezésnek köszönhető, hogy 1926. március 15-én Szeged és Hódmezővásárhely között megindult az első motoros járat, és Szentesen megépült a MÁV motoros központja.

Az algyői közúti hídnak csak a terve készült el, az építés pénz hiányában elmaradt. Mivel a kompok a közúti forgalmat egyre nehezebben tudták lebonyolítani, kézenfekvő volt az a gondolat, hogy a vasúti hidat közúti forgalomra is alkalmassá tegyék. A gondolatot tett követte és 1935. november 21-én az algyői vasúti hídon megindult a közúti forgalom is, ami 1974. augusztus 19-ig tartott, mert akkor adták át a forgalomnak a vasúti híd közelében épített közúti hidat.

5. Szeged város törvényhatósági bizottsága 1926. április 28-án 134. sz. alatt tárgyalta a géperejű bérkocsi-ipar gyakorlásáról szóló szabályrendeletet (11603/1926.tan.sz.).

A jóváhagyott Szabályrendelet 21 §-ban írta elő az ipar gyakorlására, a gépkocsik forgalomban tartására, a közlekedés rendjére, a géperejű gépkocsik vezetésére, a viteldíjakra és a büntető határozatokra vonatkozó rendelkezéseket.

Előírta pl.: „A menetsebesség lassítását és a menetirány változtatását a gépkocsi-vezető jobb- illetve balkarjának a jobb, illetve baloldal felé vízszintes irányban való kinyújtásával köteles jelezni” (11.§).

„A géperejű bérkocsi vezetőjének menetközben dohányozni nem szabad” (17.§).

„A géperejű bérkocsi vezetője csak annyi utast köteles felvenni, ahány ülőhely a kocsi-ban van... Ki nem épített utakon a géperejű bérkocsik fuvarozni nem kötelesek, ha azonban a fuvar-t elvállalták, a viteldíj a rendes tarifa szerint számolható... Híd, közúti vagy egyéb vám-díjat a géperejű bérkocsi használó utas külön fizeti...”(19.§).

6. Délmagyarország, 1926. július 25.

7. Szeged város törvényhatósági bizottsága 1927. október 1-én 460. sz. alatt tárgyalta a személyszállítási társaskocsi ipar gyakorlásáról szóló szabályrendeletet (21292/1927.tan.sz.).

„Kimondja a közgyűlés, hogy az 1922. XII. t.c. 40.§. rendelkezéseinek megfelelően a rendes járáti időhöz kötött személyszállítási társaskocsi ipar gyakorlására a következő szabályrendeletet alkotja:

Szeged szabad királyi város
szabályrendelete

a rendes járáti időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási (társaskocsi) ipar gyakorlásáról.

1.§.

Rendes járáti időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási (társaskocsi) ipart Szeged sz. kir. város területén az 1922. évi XII. t.c.-ben, a 78002/1923 és 65640/1927.sz. kereskedelemügyi miniszteri rendeletben, illetve jelen szabályrendeletben megállapított korlátok között csak az erre jogosító ipar-engedély alapján szabad gyakorolni.

2.§

Aki rendes járáti időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási (társaskocsi) ipart kizárólag a város területén kívánja gyakorolni, az ilyen ipar-engedély kiadása iránti kérelmét a város törvényhatóságához intézze, a város tanácsánál terjessze be. A beadványban, melyhez az iparűzés feltételeinek igazolására okiratok csatolandók, fel kell tüntetni:

a/ A folyamodó nevét, foglalkozását, lakását /utca, házszám/ illetőleg cégét és telephelyét.

b/ A gyakorolni kívánt ipar pontos körülírását. /Rendes járáti időhöz kötött gépkocsi felhasználásával űzött személyszállítási ipar./

c/ A létesítendő vállalat telephelyét. /Utca, házszám./

d/ Az üzem tervét, a járatok útvonalát, idejét.

f/ A használatba venni kívánt gépkocsik és pótkocsik számát és a kocsikra vonatkozó összes adatokat. /Gyártmány megnevezése, a motor löereje, fúrat, löket, hengerek száma, a kocsi önsúlya, a kerék méretei, átmérője, nyomtáv, talpszélesség, karosszéria szélessége, kocsiszekrény rajza, stb./

g/ Az üzem kiegészítő felszereléseit. /Garage, annak helye, nagysága, esetleg javítóműhely, benzintároló, stb./

h/ A szállítandó személyek, illetőleg poggyász után felszámítani kívánt viteldíjakat.

i/ Az üzletvezető nevét és lakóhelyét, amennyiben folyamodó ilyent alkalmazni kíván, vagy köteles.

j/ Az üzem lebonyolításánál alkalmazni kívánt személyzet számát és munkakörét.

3.§

Annak megállapítása céljából, vajon az iparengedély kiadása közforgalmi és közgazdasági érdeket szolgál-e, vajon más magasabb rendű érdekeket nem sért-e, más létezőhasonló vállalat fenntartását nem veszélyezteti-e, továbbá hogy a kért útvonal forgalmi szempontból alkalmas-e, végül, hogy folyamodó anyagi ereje és vállalatának szervezete az üzem teljesítőképessége szempontjából kellő biztosítékot nyújt-e, az illetékes Kereskedelmi és Iparkamara, a közvetlenül érintett közforgalmi vállalatok, az úttulajdonosok és esetleg más érdekelték bevonásával tárgyalás tartandó.

Amennyiben az iparengedély kiadásának fenti szempontból akadálya nincsen, a tárgyalás során a járatok útvonala, az utak használatának feltételei, a gépkocsikra és pótkocsikra vonatkozó különleges kikötések, úgyszintén a forgalomra vonatkozólag esetleg szükségesnek mutatkozó külön előírások, hasonlóképpen a használatba veendő járművek száma és ideje (menetrendje) a végállomások és megállóhelyek, végül a viteldíjak tisztázandók.

A törvényhatósági bizottság a járatok útvonalát, az utak használhatóságának a feltételeit, a gépkocsikra és pótkocsikra vonatkozó külön kikötéseket minden egyes vállalatra külön, jelen szabályrendelet függelékét képező szabályrendeletben állapítja meg.

A használatba veendő járművek számát, a viteldíjat, a járatok számát, valamint ezek idejét, az állomásokat és megállóhelyeket a törvényhatósági bizottság minden vállalatra nézve közgyűlési határozattal állapítja meg.

A törvényhatósági bizottság az iparengedélyt csak a függelék szabályrendeletnek illetve fent említett közgyűlési határozatnak a kereskedelemügyi miniszter által történt jóváhagyása után adhatja ki.

4.§

Nem kaphat iparengedélyt, aki kiskorú, gondnokság vagy csőd alatt áll, aki az állam ellen vagy nyereségvágyból elkövetett vétség miatt bűnvádi eljárás alatt áll, vagy akit ilyen büntetés vagy vétség miatt elítéltek, illetőleg a büntetés kiálltától vagy elévülésétől számított három év alatt, végül akire nézve valamilyen más törvény összeférhetetlenséget, illetve kizáró okot állapít meg.

5.§

Vendégfogadónak és más hasonló üzemnek, gyári vállalatoknak, építkezéseknek, melyek kizárólag saját vendégeik, utasaik, munkásaik, illetve ezek poggyászainak szállítására szorítkoznak, járataik fenntartásához iparengedélyre szükségük nincsen. Idényhez kötött, nem állandó jellegű vállalkozásnál a törvényhatósági bizottság legfőljebb négy hónapi időre szóló és meg nem hosszabbítható engedélyt közgyűlési határozattal adhat. A közgyűlési határozat azonban a kereskedelemügyi miniszterhez jóváhagyásra fölterjesztendő.

A kiadott állandó és ideiglenes jellegű engedélyek egy darab másolata a kereskedelemügyi miniszternek fölterjesztendő és megküldendő.

6.§

Az engedély érvénye legfeljebb 5 évre szólhat, s kizárólagosságot ezen időre sem biztosít.

Abban az esetben, ha a kérelmezett útvonalon maga a város is járatokat szándékozik létesíteni, az engedély azzal a megszorítással adható, hogy engedélyes üzemét a városi járat megindításakor minden kártalanítás nélkül haladéktalanul bezüntetni köteles.

7.§

Az engedély személyre szóló jogosítvány lévén, azt sem a maga egészében, sem a belőle származó jogokat vagy kötelezettségeket bérbeadás, betársulás vagy bármely egyéb alakban másra átruházni nem szabad, illetve ahhoz a törvényhatóság engedélye előzetesen kikérendő.

8.§

Engedélyes a városi utakat és közterületeket a forgalomrendészeti szempontból szükséges korlátozások mellett használhatja, azonban egyfelől az út hosszával és minőségével, másfelől az út tényleges igénybevételének mérvével arányban használati díjat fizetni tartozik. Ha ennek összegére nézve a város és a vállalat között megegyezés létre nem jönne, a kereskedelemügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértésben dönt.

9.§

Engedélyes a járatot hacsak haladékokat nem kapott, legkésőbb az engedély vételétől számított hat héten belül üzembe helyezni és attól fogva azt állandóan fenn tartani köteles.

Valamely járatnak bármilyen okból 24 órán túl való szüneteltetésére a városi tanács engedélye kérendő ki és a közönséggel közhírré tétel útján közzendő.

10.§

Engedélyes járművét, annak minden felszerelését valamint általában mindennemű beszerzését a hazai ipar révén tartozik fedezni. Külföldi beszerzésre kivételes esetben a törvényhatóság csupán a kereskedelemügyi miniszter előzetes jóváhagyása mellett adhat engedélyt.

11.§

A vállalat által használatba veendő gépkocsik felszerelésére, menetsebességére és azokon szállítható személyek számára, végül az esetleges pótkocsik használatára nézve a gépjárművek közúti forgalmára vonatkozó 57.000/1910. BM számú rendelet 41-57.§-ában és az ezt módosító, illetve kiegészítő miniszteri rendeletekben előírt körülmények irányadók. A kocsiszekrények rajza a tanácsnak előzetesen bemutatandó, mely azt a főkapitánysággal egyetértve hagyja jóvá.

A kocsikerekeket légtömplős gumiabroncsokkal kell ellátni.

A kocsik külsején szembetűnő helyen a vállalkozó nevét (cégét), telephelyét, továbbá az útvonalat feltüntető táblát vagy felírást kell alkalmazni. Fel kell továbbá tüntetni a kocsi önsúlyát kg-okban, a kocsiban szállítható személyek számát a kocsivezetővel, kalauzzal és ellenőrrel együtt. A kocsik belsejében a viteldíjat, továbbá az ülő és állóhelyek számát szembetűnő módon fel kell tüntetni. Az előző bekezdésben előírt, valamint a gépjárművek közúti forgalmára vonatkozó rendelkezésekkel megállapított jelzéseken kívül a vállalkozó egyes járműveit esetleg még sorszámmal láthatja el.

Egy kocsi önsúlya és megterhelése együtt legfeljebb 12000 kg lehet. Egy centiméter keréktalpszélességre legfeljebb 150 kg terhelés juthat.

12.§

Gépkocsivezetőül csakis 22. életévüket betöltő olyan férfiak alkalmazhatók, akik a gépkocsivezetői vizsga letétele után legalább két évet, illetőleg ha az állami gépjárművezetői tanfolyamot sikeresen elvégezték, legalább három hónapot szakbavágó gyakorlaton eltöltöttek és ezt a körülményt megfelelő módon igazolják, továbbá józanság és erkölcsi megbízhatóság tekintetében kifogás alá nem esnek. A gépkocsivezetők annak megállapítása céljából, vajon nem szenvednek-e olyan betegségben, vagy olyan testi vagy szellemi fogyatékoságban, mely őket a veze-

tésben gátolja ...-n való alkalmazásakor, azon túl pedig háromévenként orvosi vizsgálatnak kötelesek magukat alávetni. A vizsgálat eredményét három nap alatt a rendőrhatósággal kell közölni, a felmerülő szükséghez képest az 57.000/1910. BM sz. rendelet 39.§-a értelmében jár el

A rendőrhatóság azt a gépkocsivezetőt, aki ellen józanság és erkölcsi megbízhatóság szempontjából utóbb megokolt kifogás merült fel, vagy akit a gépjárműforgalomra vonatkozó előírások, szabályok súlyosabb áthágása miatt elítél, az előző bekezdésben említett kormányhatósági rendeletben foglalt rendelkezéseknek megfelelően a gépkocsivezetéstől eltilthatja, illetőleg amennyiben azt törvényes rendelkezések előírják, eltiltani köteles.

13.§

Sebességmérő alkalmazása szabályrendeletben általában megállapítható, vagy a rendőrhatóság felhatalmazható, hogy azt egyes vállalatokra, melyek gépkocsivezetőit gyorsajtás miatt ismételten meg kellett büntetni, előírhassa.

14.§

A közgyűlési határozattal megállapított menetdíjakat a járatok végállomásain, továbbá a gépkocsik belsejében szembetűnő helyen ki kell függeszteni. A megállapított díjknál magasabb díjat szedni nem szabad. A vállalat köteles minden menet-re a jegy árát feltüntető menetjegyet, illetőleg poggyászbárcát kiadni, de az egy-szeri menet-re szóló jegyeken kívül menettér-ti, füzet, valamint bérletjegyeket is ki-adhat.

Díjmérséklést adni senkinek sem kötelező.

15.§

Amennyiben a menetjegyek kiadása menetközben is történik, erre külön személyt kell alkalmazni. A jegykezelőket a végállomásokon annyi aprópénzzel kell ellátni, hogy a szokásos pénzváltásokra elég legyen. Öt pengőnél nagyobb pénzegységet azonban váltani nem köteles.

16.§

A vállalat vagyonáról, bevételeiről, kiadásairól, rendes üzleti könyveket vezetni tartozik, az ellenőrzéssel megbízott hatósági közegnek a vállalat helyiségeibe való belépését bármikor megengedni, az üzleti könyveket és iratokat kívánságukra rendelkezésükre kell bocsátani, úgyszintén a szükséges felvilágosításokkal őket támogatni köteles.

17.§

A vállalat közhasználatra rendelt kocsikat mindenkor jó karban és tisztán tartani, azok megfelelő szellőztetéséről és világításáról gondoskodni tartozik. A kocsikat a rendőrhatóság felhívására a kijelölt helyen és időben felülvizsgálás céljából bemutatni köteles. Engedélyes a gépkocsik és pótkocsik műszaki szerkezetén és berendezésén a hatóság által elrendelt javításokat és átalakításokat a megállapított határidőn belül foganatosítani köteles. Amennyiben a javítások, átalakítások fenyegető veszély miatt nem halaszthatók, a hatóság olyképp rendelkezik, hogy határozata ellen csak birtokon belül van fellebbezésnek helye, de az ilyen rendelkezést indokolni tartozik.

Ha a vállalat a hatóság felhívásának a kitűzött határidőn belül nem felel meg, akkor a hatóság a gépkocsi forgalmi engedélyét visszavonhatja.

18.§

A dohányzási tilalom a kocsi belsejében szembetűnő helyen jelzendő s a tilalom betartására a kocsik személyzetének szigorúan ügyelni kell.

19.§

Megteltnek jelzett kocsira felszállni, menetközben fel- és leszállni tilos.

A kocsikon a lármázás, a jelzésnek megtévesztésre alkalmas utánzása, éneklés, s a többi utas háborgatása tilos. Ittas állapotban levő, vagy az illemt sértő, botrányt okozó, szennyes ruházatú egyének, továbbá olyanoknak, akiken ragályos vagy undorító betegségek külső jelei látszanak, a kocsikra való felvétele vagy továbbszállítása megtagadandó.

Poggyász, csomag vagy kosár, vagy más tárgy csak olyan és annyi vihető a kocsi belsejébe, amennyit és amilyent az utasok saját helyeik határában belül, de a szomszédok háborítása nélkül elhelyezhetnek, illetve amelyek az ülés alatt, vagy az e célra szolgáló csomagtérben elférnek.

Élő állatokat, olyan poggyászt, amelyben kiömlhető folyadék, vagy olyan dolgok vannak, amelyek az utazóközönség ruhájában vagy a kocsi berendezésében kárt okozhatnak, úgyszintén szennyes és bűzös dolgokat, végül robbanó szereket tölthető fegyvereket személyszállító kocsikra vinni a legszigorúbban tilos.

A szabályok illetve tilalmak megszegőivel szemben a vállalat közegei a rendőrség segélyét igénybe vehetik.

20.§

Minden kocsin, továbbá a járat végállomásain sorszámozott és a hatóság által lebélyegzett lapokból álló panaszkönyvet kell tartani és ezt az utasok kívánságára rendelkezésre kell bocsátani.

A panaszosokat panaszai elintézéséről a vállalat 30 napon belül értesíteni köteles.

21.§

Engedélyes és alkalmazottai a vállalatra nézve fentiekben előírt kötelezettségeket, valamint általában a gépjárművek közötti forgalmára vonatkozólag fennálló rendelkezéseket pontosan betartani kötelesek. Aki az 1–20 §-aiban megállapított kötelezettségek vagy tilalmak ellen vét, amennyiben cselekménye súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, illetőleg amennyiben az az 1922. évi XII. t. c. 126. és 127. §-ai szerint nem minősül és a büntetés mérve ott megállapítva nincsen, az 1879. évi 49. t. c. 1. §-a értelmében kihágást képez és 40 pengőig terjedő pénz-büntetéssel büntethető.

Az iparúzési jog elvonható attól,

1/ akire utólag megállapítatik, hogy az iparúzés tekintetében fennálló törvényes követelmények valamelyikével nem rendelkezik, illetve reá nézve valamely törvény értelmében kizáró ok, összeférhetetlenség esete forog fenn.

2/ aki büntett, az állam, szemérem ellen, vagy nyereségvágyból elkövetett vétség miatt jogerősen elítéltetett.

Az engedély elvonható attól,

1/ aki a szabályrendeletben, vagy közgyűlési határozatban reá nézve megállapított kötelezettségek valamelyikét ismételt írásbeli megintés dacára nem teljesíti, vagy azok valamelyike ellen ismételten, súlyosan vét,

2/ aki egyéb törvényes rendelkezések megsértése miatt ismételten elmarasztalván oly cselekményt követ el, mely megbízhatóságát kétségessé teszi.

22.§

Szóban forgó kihágási ügyekben I. és II. fokon az iparhatóság, III. fokon pedig a kereskedelemügyi miniszter, illetve az 57.000/1910. BM és azt módosító vagy kiegészítő rendeletekben a rendőr-büntetőbíróóságok hatáskörébe utalt ügyekben III. fokon a belügyminiszter ítélkezik.

23.§

E szabályrendelet a jóváhagyást követő 8. napon lép életbe.

Ez a szabályrendelet jóváhagyás végett a m. kir. Belügyminiszter úrhoz fölterjesztendő.

Miről a szab. kir. város Tanácsa és a főjegyzője jegyzőkönyvi kivonaton értesítetik.”

8. Az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak magyar vonalainak üzemét 1923. január 1-én a Győr–Sopron Ebenfurti Vasút vette át, majd 1927. február 5-én megalakult a Szeged–Csanádi Vasút Rt. Az új cégjelet 1927. június 1-től alkalmazták.

9. A részvénytársaság a francia parancsnokság rendeletére 1919-ben megszüntette az újszegedi villamosjáratot, majd a közúti hídon a síneket is felszedték. Eből a sínanyagból a város tanácsa által kijelölt helyeken bővítették a hálózatot. 1926-ban az addig teherforgalomra használt Felső-Tisza-parti vonalon is áttértek a villamos üzemre és a személyforgalomra is megnyitották. Ezen a vonalon 1977. március 1-én megszűnt a villamosközlekedés és a forgalmat a VOLÁN új 22-es járata vette át.

10. 1944. június 2-án 38 gépből álló amerikai bombázókötélék a rendező pályaudvart célozta, de a bombaszőnyeg 12 alsóvárosi utcát rombolt le. Ekkor a rendező pályaudvart csak kisebb károsodás érte.

1944. július 3-án a légitámadás a vasúti híd ellen irányult, most még sikertelenül. Az elvonuló Liberátor kötélékből négy gép visszafordult és 34 rombolóbombát dobott a Petőfi Sándor sugárút - Tisza Lajos körút - vasúti híd - Újszegedi Kendergyár körvonalában. Ebben a térségben 7 ház romba dőlt, 161 ház megrongálódott.

1944. augusztus 20-án hat bombázógép ismét a rendező pályaudvart vette célba, de az utászraktanyára és nyolc alsóvárosi utcára is hullottak a bombák. A romok alatt 25-en meghaltak, 14-en megsebesültek.

1944. augusztus 24-én 49 gép támadta a várost. A cél a vasúti híd volt. A híd környékére 58 bomba hullott, de a híd még használható maradt. Több találat érte az Újszegedi Kendergyárat, a Közraktárak Rt., a Futura, a Hangya raktárait, a Tiszapályaudvart, a Sylvánia-fatelepet. Romba dőlt 38 épület, öten meghaltak és öten megsebesültek.

1944. augusztus 29. Ekkor 42 gép közel 400 bombát dobott a városra. A fő cél Szeged-pályaudvar, Tisza-pályaudvar, a vasúti híd és a raktárak voltak. Hat nagy raktár pusztult el a bombatalálatoktól.

1944. szeptember 3-án volt a legpusztítóbb légitámadás. Ekkor pusztult el a vasúti híd és a gyermekklinika, amit az előző napon ürítettek ki. Összesen 64 ház dőlt össze és 158 sérült meg. Ötven személy meghalt és ötven megsebesült.



54. ábra
Az első, kísérleti autóbusz Szegeden

55. ábra
Fekete Vilmos és László Andor kérelme (1925)

56. ábra
Menetdíjtáblázat 1930-ból

57. ábra
A téli menetrend



58. ábra
A MÁVAUT autóbusz-vonalai behálózta az országot



59. ábra
A Szeged–Budapest vonal autóbusha

Szeged szab. kir. város társaskocsi vállalata.	
2161. Szeged–Dorozsma.	
Szegedről ind.: 5 ³⁰ , 7 ⁰⁰ , 8 ⁰⁰ , 9 ⁰⁰ , 11 ⁰⁰ , 12 ³⁰ , 13 ³⁰ , 14 ³⁰ , 16 ⁰⁰ , 18 ⁰⁰ és 20 ¹⁵ -kor. Dorozsmáról ind.: 6 ³⁰ , 7 ³⁰ , 8 ³⁰ , 9 ³⁰ , 11 ³⁰ , 12 ⁴⁵ , 13 ⁴⁵ , 14 ⁴⁵ , 16 ³⁰ , 18 ³⁰ és 20 ³⁰ -kor. Viteldíj 44 fillér.	
2162. Szeged–Árpád központ.	
Szegedről ind.: 5 ³⁰ , 13 ⁴⁵ , 19 ¹⁰ -kor. Dorozsmáról ind.: 6 ³⁰ , 14 ⁰⁵ , 19 ³⁰ -kor. Árpád-központtól ind.: 6 ³⁰ , 15 ¹⁵ és 20 ⁰⁰ -kor. Dorozsmáról ind.: 7 ³⁰ , 15 ³⁰ és 20 ³⁰ -kor. Viteldíj 1.50 pengő.	
2163. Szeged–Sándorfalva.	
Szegedről ind.: 6 ³⁰ , 8 ¹⁰ , 11 ³⁰ , 13 ⁰⁵ , 14 ¹⁰ , 15 ³⁰ és 19 ³⁰ -kor. Sándorfalváról ind.: 7 ⁰⁰ , 8 ⁰⁰ , 12 ¹⁰ , 13 ³⁵ , 15 ¹⁵ , 16 ¹⁵ és 20 ¹⁰ -kor. † csak vasárnap, * csak szerdán és szombaton. Δ csak az iskolasáv alatt közli. Viteldíj 0.90 pengő.	
2164. Szeged–Kübekháza.	
Szegedről ind.: 6 ¹⁵ , 13 ³⁰ és 19 ¹⁵ -kor. Szőregről ind.: 6 ³⁰ , 13 ³⁰ , 19 ³⁰ -kor. Kübekházáról ind.: 7 ⁰⁰ , 14 ³⁰ és 19 ⁰⁰ -kor. Szőregről ind.: 7 ³⁰ , 15 ¹⁵ és 20 ¹⁵ -kor. Viteldíj 0.90 pengő.	
2165. Szeged–Kistelek.	
Szegedről ind.: 5 ³⁰ , 13 ³⁰ és 19 ⁰⁰ -kor. Kistelekről ind.: 6 ³⁰ , 15 ⁰⁰ és 19 ¹⁵ Viteldíj 1.50 pengő.	
2166. Szeged–Ujzsiged.	
Szegedről 7 ⁰⁰ –20 ³⁰ -ig és vissza. Ujzsigedről 7 ¹⁵ –20 ⁴⁵ -ig felőlről indit közlekedik. Viteldíj 0.16 pengő.	
2167. Szeged–Deszk.	
Szegedről ind.: 6 ³⁰ , 13 ³⁰ és 19 ³⁰ -kor. Szőregről ind.: 6 ⁴⁵ , 13 ³⁵ és 19 ⁴⁵ . Deszkről ind.: 7 ¹⁵ , 14 ³⁰ és 20 ⁰⁰ -kor. Szőregről ind.: 7 ³⁰ , 14 ⁴⁰ és 20 ¹⁰ . Viteldíj 0.66 pengő.	
2168. Szeged–Szőreg.	
Szegedről ind.: 6 ¹⁵ , 8 ⁰⁰ , 11 ⁰⁰ , 13 ³⁵ , 17 ³⁰ és 19 ¹⁵ -kor. Szőregről ind.: 7 ³⁵ , 8 ³⁰ , 11 ³⁰ , 15 ¹⁵ , 18 ⁰⁰ és 20 ¹⁵ -kor. Viteldíj 0.44 pengő.	
2169 Szeged–Szatymaz.	
Szegedről ind.: 6 ³⁰ , 13 ⁴⁵ és 19 ³⁰ -kor. Szatymazról ind.: 7 ¹⁰ , 15 ¹⁰ és 20 ¹⁵ -kor. Viteldíj: 0.66 fillér. Csak nov. 1-ig közlekedik.	

60. ábra
A helyi menetrend



61. ábra
Helyijáratos autóbusz útban Új-Szegedre...

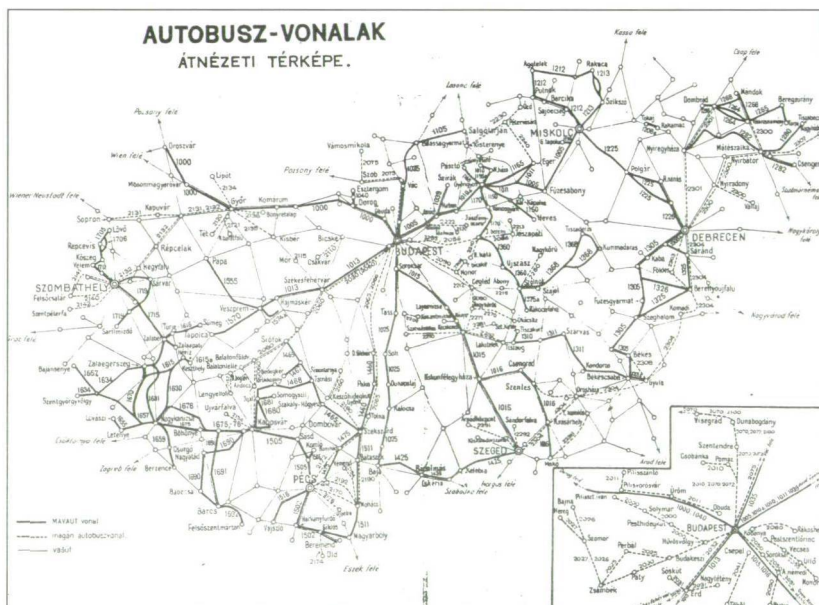


62. ábra
... és vissza

Autóbusz-menetrend				
Szeged, Szeged-Felsőközpont				
Oda			Vissza	
5.30	14. — i.	Szeged	é. 7.10	15.40
5.35	14.05	Vámház	7.05	15.35
5.40	14.10	Lemezgyár	7. —	15.30
5.45	14.15	Kettőshatár	6.55	15.25
5.50	14.20	Szatymaz alsó bejáró	6.50	15.20
5.55	14.25	Szatymaz felső bejáró	6.45	15.15
6. —	14.30 ↓	Gerez kocsmá	6.40	15.10
6.10	14.40 é.	Felsőközpont	i. 6.30	15. —
Szeged-Sándorfalva				
7.30	16. — i.	Szeged	é. 9. —	17.30
7.35	16.05	Vámház	8.55	17.25
7.40	16.10	Lemezgyár	8.50	17.20
7.45	16.15	Kettőshatár	8.45	17.15
7.50	16.20	Szatymaz alsóbejáró	8.40	17.10
7.55	16.25	Szatymaz felsőbejáró	8.35	17.05
8. —	16.30 é.	Sándorfalva	i. 8.30	17. —

63. ábra

A szeged-felsőközponti és szeged-sándorfalvai menetrend



64. ábra

Az autóbusz-vonalak átnézetű térképe

„13” Marx tér—Dugonics tér—Személy pu.—Átrakó v. á.				
M. idő	Km	Megállóhelyek	Km	M. idő
0 0,0		MARX TÉR	3,4 10	
— —		Mérey u. ÁB. Bók	3,0 9	
2 0,6		Végkanyhó	— —	
3 0,8		Dugonics tér	2,6 7	
5 1,3		SZTK Intézet	2,1 5	
6 1,8		Bécsi körút	1,6 4	
7 2,1		Hármán Kató u.	1,3 3	
8 2,6		Személy p.u.	0,8 2	
9 2,9		Paprikafeldolgozó	0,5 1	
10 3,4		SZEGED ÁTR. V.Á.	0,0 0	

MARX TÉRRŐL INDUL:				
(Átrakó v. á.-ra)				
5.10	5.35	6.48	7.30	x 9.50
12.50	13.13	17.05	18.28	

ÁTRAKÓ V. Á.-RÓL INDUL:				
(Marx térről)				
5.22	6.38	6.58	7.45	x 10.05
13.03	13.30	18.19	18.40	

JELMAGYARÁZAT:
x = munkanapokon közlekedik.

65. ábra
Az AKÖV-járatok menetrendje 1966-ban

3430a Szeged—Mórahalom—Ásotthalom														
3430 3430a														
Km	42 sz. AKÖV Szeged	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431
0,0	Szeged Takarékszövetkezet	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2
1,3	Károlyi utca	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5
1,6	Dugonics tér	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8
2,9	Mórahalom sz. bók	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1
3,0	Ásotthalom sz. bók	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2
3,1	Ásotthalom sz. bók	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3
3,2	Ásotthalom sz. bók	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4
3,3	Ásotthalom sz. bók	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
3,4	Ásotthalom sz. bók	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6
3,5	Ásotthalom sz. bók	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7
3,6	Ásotthalom sz. bók	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8
3,7	Ásotthalom sz. bók	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9
3,8	Ásotthalom sz. bók	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0
3,9	Ásotthalom sz. bók	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1
4,0	Ásotthalom sz. bók	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2
4,1	Ásotthalom sz. bók	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3
4,2	Ásotthalom sz. bók	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4
4,3	Ásotthalom sz. bók	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5
4,4	Ásotthalom sz. bók	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6
4,5	Ásotthalom sz. bók	4,5	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7
4,6	Ásotthalom sz. bók	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8
4,7	Ásotthalom sz. bók	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9
4,8	Ásotthalom sz. bók	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0
4,9	Ásotthalom sz. bók	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1
5,0	Ásotthalom sz. bók	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2
5,1	Ásotthalom sz. bók	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3
5,2	Ásotthalom sz. bók	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4
5,3	Ásotthalom sz. bók	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5
5,4	Ásotthalom sz. bók	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6
5,5	Ásotthalom sz. bók	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7
5,6	Ásotthalom sz. bók	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8
5,7	Ásotthalom sz. bók	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9
5,8	Ásotthalom sz. bók	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0
5,9	Ásotthalom sz. bók	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1
6,0	Ásotthalom sz. bók	6,0	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2
6,1	Ásotthalom sz. bók	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3
6,2	Ásotthalom sz. bók	6,2	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4
6,3	Ásotthalom sz. bók	6,3	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5
6,4	Ásotthalom sz. bók	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6
6,5	Ásotthalom sz. bók	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7
6,6	Ásotthalom sz. bók	6,6	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8
6,7	Ásotthalom sz. bók	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9
6,8	Ásotthalom sz. bók	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0
6,9	Ásotthalom sz. bók	6,9	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1
7,0	Ásotthalom sz. bók	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2
7,1	Ásotthalom sz. bók	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3
7,2	Ásotthalom sz. bók	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4
7,3	Ásotthalom sz. bók	7,3	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
7,4	Ásotthalom sz. bók	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6
7,5	Ásotthalom sz. bók	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7
7,6	Ásotthalom sz. bók	7,6	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8
7,7	Ásotthalom sz. bók	7,7	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9
7,8	Ásotthalom sz. bók	7,8	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0
7,9	Ásotthalom sz. bók	7,9	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1
8,0	Ásotthalom sz. bók	8,0	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2
8,1	Ásotthalom sz. bók	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3
8,2	Ásotthalom sz. bók	8,2	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4
8,3	Ásotthalom sz. bók	8,3	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5
8,4	Ásotthalom sz. bók	8,4	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6
8,5	Ásotthalom sz. bók	8,5	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7
8,6	Ásotthalom sz. bók	8,6	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8
8,7	Ásotthalom sz. bók	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9
8,8	Ásotthalom sz. bók	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0
8,9	Ásotthalom sz. bók	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1
9,0	Ásotthalom sz. bók	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2
9,1	Ásotthalom sz. bók	9,1	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3
9,2	Ásotthalom sz. bók	9,2	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4
9,3	Ásotthalom sz. bók	9,3	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5
9,4	Ásotthalom sz. bók	9,4	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6
9,5	Ásotthalom sz. bók	9,5	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7
9,6	Ásotthalom sz. bók	9,6	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8
9,7	Ásotthalom sz. bók	9,7	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9
9,8	Ásotthalom sz. bók	9,8	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0
9,9	Ásotthalom sz. bók	9,9	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1
10,0	Ásotthalom sz. bók	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2
10,1	Ásotthalom sz. bók	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3
10,2	Ásotthalom sz. bók	10,2	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4
10,3	Ásotthalom sz. bók	10,3	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5
10,4	Ásotthalom sz. bók	10,4	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6
10,5	Ásotthalom sz. bók	10,5	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7
10,6	Ásotthalom sz. bók	10,6	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8
10,7	Ásotthalom sz. bók	10,7	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9
10,8	Ásotthalom sz. bók	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0
10,9	Ásotthalom sz. bók	10,9	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1
11,0	Ásotthalom sz. bók	11,0	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2
11,1	Ásotthalom sz. bók	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2	12,3
11,2	Ásotthalom sz. bók	11,2	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4
11,3	Ásotthalom sz. bók	11,3	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
11,4	Ásotthalom sz. bók	11,4	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5	12,6
11,5	Ásotthalom sz. bók	11,5	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5	12,6	12,7
11,6	Ásotthalom sz. bók	11,6	11,7	11,8	11,9	12,0	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5	12,6	12,7	12,8
11,7	Ásotthalom sz. bók	11,7	11,8	11,9	12,0	1								

AUTÓBUSZ-MENETREND
10 H-15/1968—69.

Érvényes: 1969. február hó 1-től

5500 Szeged

10. sz. AKÖV Szeged

„6” Marx tér—Újszeged (Körjárat)

MARX TÉRRŐL INDUL ÚJSZEGEDRE (KÖRJÁRAT)	M.- idő	Km	Megállóhelyek
Munkanapokon 4.30 órától 8.00 óráig 12.30 órától 18.00 óráig 5 percenként, 8.00 órától 12.30 óráig 18.00 órától 23.00 óráig 10 percenként közlel. autóbusszjáratok	0	0,0	MARX TÉR
	3	0,9	Széchenyi tér
	5	2,0	Vedres utca
	7	2,3	ABC áruház
	10	2,7	Gyermekkórház
	12	3,1	Rózsa Ferenc sugárút
	14	3,4	Rózsa Ferenc Gimnázium
	16	4,0	Liget Vendéglő
	19	4,9	Móra park
	21	5,2	Széchenyi tér
	23	5,1	MARX TÉR

Munkaszüneti napokon 4.30 órától 12.30 óráig 10 percenként közlel. autóbusszjáratok	DIJSZABÁS:		
	Menetdíj	2,—	Ft
	Ált. havi autóbussz-bérletjegy egy vonalra	30,—	Ft
	Ált. havi autóbussz-bérletjegy össz. vonalra	80,—	Ft
	Tanuló és nyugdíjas havi autóbussz-bérletjegy össz. vonalra	30,—	Ft
	Kombinált villamos és autóbussz össz. vonalas havi bérletjegy	100,—	Ft
	Kombinált villamos és autóbussz össz. vonalas tanuló és nyugdíjas havi bérletjegy	40,—	Ft
	Gyermek menetdíj:		
	6 évet be nem töltött gyermek felnőtt kíséretében díjmentesen utazhat.		
	6 évet betöltött gyermek teljes áru menetdíjat tartozik fizetni.		

Gyermek menetdíj:

6 évet be nem töltött gyermek felnőtt kíséretében díjmentesen utazhat.

6 évet betöltött gyermek teljes áru menetdíjat tartozik fizetni.

Poggyászdíj

2,— Ft

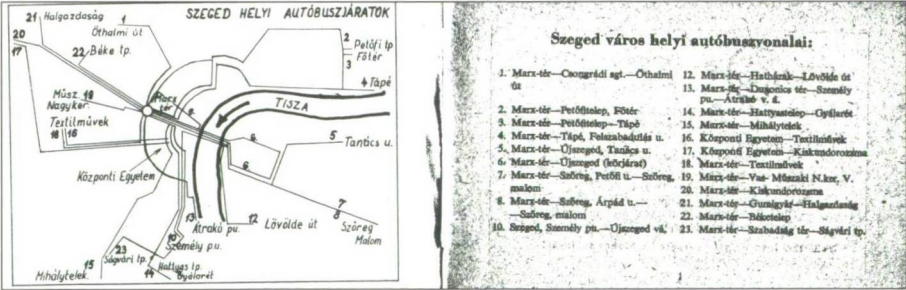
A bérletjegyek korlátlan számú utazásra jogosítanak.

Szeged, 1969. január 10.

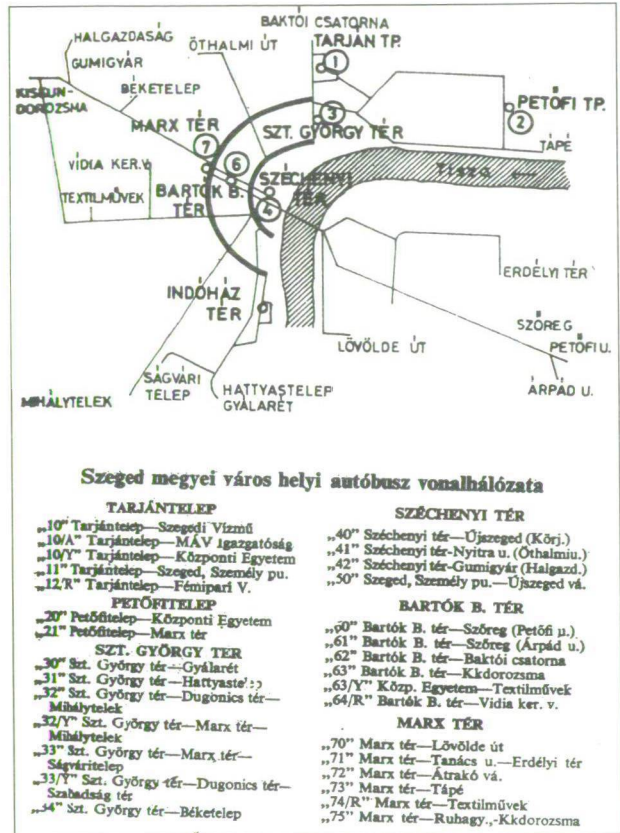
10. sz. AKÖV
Forg. és Ker. Szakosztály

F. k.: Csizsár Károly — Szegedi Nyomda 69-56

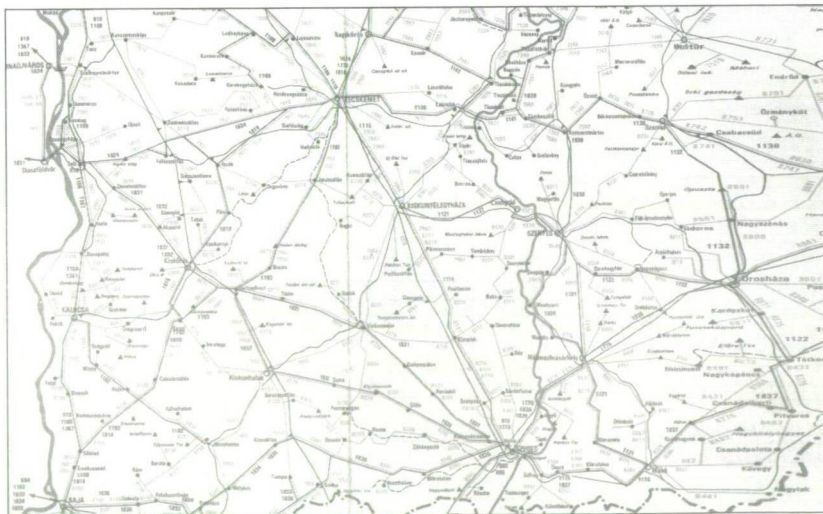
68. ábra
Az 1969. február 1-től érvényes csuklóbusz-menetrend
a Marx tér és Új-Szeged között



69. ábra
A szegedi helyi járatok útvonalai 1969-ben



70. ábra
1971. november 7-én
új menetrend lépett életbe



71. ábra
A helyközi és a távolsági járatok útvonala 1970/1971-ben



72. ábra
Kocsiállások a Marx téri központi pályaudvaron



73. ábra
Pótkocsis autóbuszjárat Makón



74. ábra
Szeged volt az első vidéki város, ahol csuklós autóbusz közlekedett

Tájékoztató

Vállalatunk új szolgáltatást vezet be:

1975. május 1-től éjszakai iránytaxi járatot közlekedtet naponta:

Tarján viztorony—SZTK Rendelőintézet között

23,00 órától—4,20 óráig 20 percenként

SZTK Rendelőintézet—Tarján viztorony között

23,10 órától—4,10 óráig 20 percenként

Az iránytaxi járatot 8 személyes Mikrobusz végzi.

Útvonala: Tarján viztorony—Budapest körút—Csillag tér—Retek u. (Retek utca lezárásának időtartama alatt Szilléri sgt.)—József Attila sgt.—Lenin krt.—SZTK Rendelőintézet és vissza.

A iránytaxi a meghatározott útvonalon belül bárhol megállítható az utasok fel-, illetve leszállása céljából.

Az iránytaxi viteldíja:

10,— Ft személyenként

— 6 éven aluli gyermekek díjmentesen utazhatnak.

A kifizetett viteldíjat az iránytaxi vezetője menetjeggyel nyugtázza.

Az iránytaxin bármilyen címen élvezett kedvezmény nem alkalmazható.

Bérletjegyek nem érvényesek.

VOLÁN 10. sz. Vállalat

Szh 12182

75. ábra

Tájékoztató az éjszakai iránytaxi járatok menetrendjéről



76. ábra

A 4. sz. alközpontot a hetvenes évek végén a Bartók Béla térre helyezték át

Közvetlen  autóbusszjárat

SZEGED—DUBROVNIK között

A Volán 10. sz. Vállalat az elmúlt évhez hasonlóan az évben is beindítja menetrendszerinti nemzetközi autóbusszjáratát, és ezzel közvetlen összeköttetést biztosít az Adriai tengerpart kedvelt üdülőhelye között.

1975. június 6—szeptember 14. között heti egy alkalommal közlekedik járatunk az alábbiak szerint:

Szegedről indul	pénteken 15.00 órakor
Dubrovnikba érkezik	szombaton 08.00 órakor
Dubrovnikból visszaindul	szombaton 19.00 órakor
Szegedre érkezik	vasárnap 12.00 órakor

A kocsikon Ft fizetés ellenében hűtőkről gondoskodunk.

Menetdíj:

egyszeri útra	313,60 Ft
menettérti útra	627,20 Ft

Helyfoglalás, információ: Volán Utazási Iroda

Szeged, Bajcsy-Zsilinszky u. 28.
Telefon: 12-223, 12-448

VOLÁN 10. SZ. VÁLLALAT
S z e g e d

UTAZZON a



NEMZETKÖZI

MENETRENDszerinti

JÁRATAIVAL

Utazása előtt 60 nappal oda-vissza útra forint-fizetés ellenében válthatja meg menetjegyét a VOLÁN Utazási Irodában a VOLÁN nemzetközi menetrendszerinti autóbusszjáraitra.

Nemzetközi járataink:

SZEGED—ARAD

SZEGED—SZABADKA

SZEGED—DUBROVNIK

Dubrovnikban teljes ellátással biztosítja üdülését, kényelmét a VOLÁN Utazási Iroda.

Jó utazást kíván a 

22

77-78. ábra

A Volán felhívásai az új nemzetközi autóbusszjáratokra

Szolgáltatásaink javuló színvonalával várjuk Önöket!

- kül- és belföldi társasutasok üdülő programok szervezése
- autóbussz különjáratok szervezése
- diákkirándulások szervezése
- XX személygépkocsi bérbeadása
- valutavétel
- MALÉV repülőjegy árusítás
- idegenvezetés
- belföldi és nemzetközi autóbussz járatainkra menetjegy árusítás
- rendezvény-szolgálat
- zenés sétahajó programok a Tisán
- szállítmányozás
- nemzetközi fuvarozás
- darabáru fuvarozás
- MÁV pályaudvari oda- és elfuvarozás
- tüzelő és építőipari anyag házhoz szállítása TÚZEP telepekről
- költöztetés rakodókkal
- autómotort szolgálat
- tehertaxi és képvisleti szolgálat
- személytaxi és túrataxi megrendelés éjjel nappal
- PB gáz és tüzelőgáz házhoz fuvarozás
- építkezéshez szükséges rakodógép és autódaru rendelkezésre bocsátás
- iránytaxi járatok éjjel a belvárosból az Északi és Tárján városrészekben

Köszönjük, hogy velünk dolgozat



10. SZ. VÁLLALAT SZEGED

79. ábra

*A Volán színvonalas szolgáltatásokat kínált
az utazóközönségnek és a fuvaroztatóknak*




INDUL A
LÉGITAXI!!!

Vállalatok, intézmények kérésére 1982. május 4-től

AIRTAXI járatok:
 Budapest—Szeged
 Szeged—Szombathely—Győr—Budapest—Szeged
 Szeged—Budapest
 viszonylatban, (hetente kétszer!)

RÉSZLETES FELVILÁGOSÍTÁS:
 VOLÁN IRODA
 Szeged, Bajcsy Zs. u. 28.
 Tel.: 11-792, 12-070 — Telex: 062415
 Hétfőtől—péntekig: 8,30—16,30-ig.
 Szombatos: 7,30—12-ig.

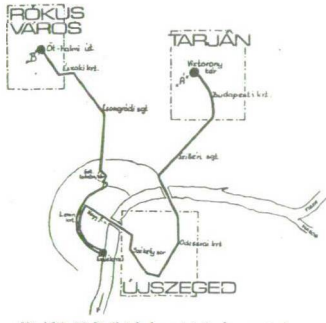
SZOLGÁLTATÁSAINK:
 autótaxi, szállás, étkezés, városnézés, csoportos kirándulás.


 18. sz. Vállalat Szeged
KIVÁLÓ VÁLLALAT


Próbálja ki! * Olcsó! * Gyors! * Megéril!

80. ábra
 1982-ben új szolgáltatás indult:
 AN-2-es repülőgépek hetente két
 alkalommal szállítottak utasokat
 Budapestről a nagyobb
 vidéki városokba

**IRÁNYTAXI JÁRATOK
KÖZLEKEDÉSI ÚTVONALA**



Viteldíj: 20 Ft (bárhol veszi igénybe az utas).
 Az iránytaxin utazási igazolvány **NEM ÉRVÉNYES!**
 A gépkocsivezető a viteldíjat menetjeggyel nyugtázza.
VEGYE IGÉNYBE SZOLGÁLTATÁSUNKAT!


 Szeged

Földén 18. ny. 829482

81. ábra
 1982-ben újra megindultak
 éjszakai iránytaxi járatok

Járatunkon szolgáltatásaink:
 Utaskísérők kávét — üdítőt — hetilapokat
 MÁV-VOLÁN menetrendi információt biztosít.
 Ezen szolgáltatások díját, továbbá az utas-
 baleset biztosítást és az útipoggyász szállítás
 díját a részvételi díj magában foglalja.

SZEGEDRŐL a reggeli induláshoz
 gyors—kényelmes
 eljutást biztosít a
VOLÁN TAXI
 megrendelhető a 13-333 és 12-008-as telefonon,
 vagy a jegytömbben szereplő nyomtatvánnyal.
 A kitöltött megrendelést az ALFÖLD TOURS
 Utazási Irodában szíveskedjen leadni.

A HOLDFÉNY EXPRESSZ járatral kapaso-
 latban bővebb felvilágosítás, jegyelvétel:
 ALFÖLD TOURS
 Szeged, Bajcsy-Zs. u. 28.
 Telefon: 12-070

Kellemes utazást kíván




Expressz
TÁJÉKOZTATÓ

82. ábra
 1987 márciusától
 naponta közlekedett
 Szeged–Budapest között
 a Holdfény Expressz